

ANNEXE No 24.

TABLES

NT L'ÉTENDUE ET LE PROGRÈS DE DIVERS TRAVAUX PUBLICS, LES DISTANCES, ETC., SUR LES PRINCIPALES ROUTES DE NAVIGATION, LES CHEMINS DE FER, LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES, ETC.

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA;

ROUTES OCÉANIQUES ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS;

ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'AU LITTORAL DE L'OCÉAN

CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT;

ETC., ETC.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

Sous-ministre des travaux publics.

INDEX



ANNEXE No 25.

1re PARTIE.

INDEX DES TABLEAUX CONCERNANT LA NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

(N° de renvoi, 40,995.)

TABLEAUX DES DISTANCES, Etc.

N° 1.—Navigation du Saint-Laurent.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaires.	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	203	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	17¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Canal de la P'te-Farran.	¾	1,071
Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide-Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la Pte.-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la P'te-Iroquois.	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois.	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapide des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,134
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,593
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'Ile Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'Ile Sainte-Marie.	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'Ile Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'Ile Saint-Joseph.	Pied du Saut-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Saut-Sainte-Marie	Tête du Saut-Sainte-Marie.	Canal du Saut Ste-Marie	1	1,987
Tête du Saut-Sainte-Marie.	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312½ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

L'ascension totale, du point de marée au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602¾ pieds au-dessus du niveau de marée aux Trois-Rivières, et à 601·78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes obtenues le 7 avril 1883.

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales ; la chute intermédiaire et l'élévation totale au-dessus du niveau de la marée ; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., *voyez* les tableaux nos 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, *voir* l'annexe n° 15.

N° 2.—Tirant d'eau—Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1886.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés.—*Voir* observations au n° 7.
	Pieds.	Pieds.
Chenal dragué—De Québec à Montreal—En voie d'exécution	25 à $27\frac{1}{2}$	$27\frac{1}{2}$
Canal Lachine—Agrandissement achevé	12	14
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	14
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876—Progresse	9	14
Canaux de Williamsburg—Agrandissement commencé en 1884—Progresse	9	14
Canal Murray—Achevé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navig.	10	10
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de nav.	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé—On le creuse à 14 pieds	12 à 14	14
Canal du Saut-Ste-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé	16·8	16·8

N° 3.—DISTANCES ENTRE LES DIVERSES LOCALITÉS DE MONTRÉAL A QUÉBEC.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De	A	Milles statutaires.	
		Intermédiaires	Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane	Longue-Pointe	$6\frac{1}{10}$	$6\frac{1}{10}$
Longue-Pointe	Pointe-aux-Trembles, *en haut*	4	$10\frac{1}{10}$
Pointe-aux-Trembles, *en haut*	Varennes	$3\frac{4}{10}$	$13\frac{1}{2}$
Varennes	Cap Saint-Michel	$2\frac{3}{10}$	$15\frac{1}{10}$
Cap Saint-Michel	Verchères	$5\frac{3}{10}$	$21\frac{6}{10}$
Verchères	Phare de l'île aux Prunes	$1\frac{1}{10}$	$22\frac{7}{10}$
Phare de l'île aux Prunes	Chenal de Contrecœur, entrée supérieure	$6\frac{7}{20}$	$28\frac{3}{4}$
Chenal de Contrecœur, entrée supérieure	Lavaltrie	$1\frac{1}{2}$	$30\frac{1}{4}$
Lavaltrie	Chenal de Contrecœur, entrée inférieure	$4\frac{3}{4}$	35
Chenal de Contrecœur, entrée inférieure	Lanoraie	$1\frac{3}{10}$	$36\frac{3}{10}$
Lanoraie	Sorel, vis-à-vis du phare	$8\frac{1}{10}$	45
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	$3\frac{3}{4}$	$48\frac{3}{4}$
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	$3\frac{1}{2}$	$52\frac{1}{4}$
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	$5\frac{1}{4}$	$57\frac{1}{2}$
Phare-flottant n° 1	do 2	$2\frac{9}{10}$	$60\frac{4}{10}$
do 2	Bouée blanche	$4\frac{4}{10}$	$64\frac{8}{10}$
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	$6\frac{1}{2}$	$71\frac{3}{10}$
Phare-flottant n° 3	Port Saint-François	$4\frac{2}{10}$	$75\frac{1}{2}$
Port Saint-François	Trois-Rivières	$6\frac{1}{2}$	82
Trois-Rivières	Bécancour, bouée de fer au coude	$5\frac{6}{10}$	$87\frac{6}{10}$
Bécancour, bouée de fer au coude	Champlain	6	$93\frac{6}{10}$
Champlain	Quai de Batiscan	$7\frac{9}{10}$	$101\frac{1}{2}$
Quai de Batiscan	Cap Levraut	4	$105\frac{1}{2}$
Cap Levraut	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	$3\frac{1}{4}$	$108\frac{3}{4}$
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	Cap Charles	$2\frac{1}{4}$	111
Cap Charles	Rapides du Richelieu	9	120
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	$4\frac{9}{10}$	$124\frac{9}{10}$
Quai du Platon	Sainte-Croix	$5\frac{6}{10}$	$130\frac{1}{2}$
Sainte-Croix	Ecureuils	$1\frac{1}{2}$	132
Ecureuils	Pointe-aux-Trembles, *en bas*	7	139
Pointe-aux-Trembles, *en bas*	Cap Rouge	12	151
Cap Rouge	Québec, quai de la douane	$9\frac{1}{4}$	$160\frac{1}{4}$

N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

Niveaux du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et aux Trois-Rivières, d'après les autorités suivantes :—

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires-Shanly, 1858.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires-Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson...	a.b. 0·00	....	....	....	....	....	....	....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent........	....	0.00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00
Montréal, fleuve Saint-Laurent........	....	....	12·75	13·00	12·75	13·25	11·00	11·75
Kingston, lac Ontario.....	....	1817. 232·20	234·00	....	....	234·00	234·00	240·00
Oswego do	245·15	....	....	....	....	....	....	....
Lac Erié, explor. de 1816	564·85	....	....	....	....	....	....	....
do do 1876.	571·68	....	....	....	....	....	....	....
do rapport de 1882	568·57	....	....	....	....	....	....	....
do autorités canadiennes	....	1818. 564·00	564·00	....	....	564·00	564·00	566·75
Lac Sainte-Claire.........	....	....	....	....	....	572·00	568·00	570·75
Lac Huron..............	....	1882. 590·00	594·00	....	....	578·00	574·00	576·75
B. Georgienne, lac Huron	....	594·00	594·00	572·00	574·00	578·00	578·00	576·75
Lac Michigan	....	....	....	....	....	580·00	578·00	578·75
Lac Supérieur, Saut-Ste-Marie	Haut moy. au-dessus du niveau de la mar. à N.-York c f. 601·78.	1823. 627·00	....	....	....	600·00	600·00	602·75

OBSERVATIONS.

(*a*) La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est d'environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.—*Voir* le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 32,607, en date du 12 mars 1883.

MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE À ALBANY ET À NEW YORK.

(*b*) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883 de John G. Parke, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4·40 pieds, et à Albany il est de 2·32 pieds. (*Voir* n° 33,865.)

DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'À NEW YORK.

(*c*) Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, préposé intérimaire du bureau d'hydrographie et de géodésie des Etats-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, ou la déclivité totale entre les deux points, est de 4·27 pieds. (*Voir* n° 34,047.) *Voir* les observations *d, e, f*, sur la page suivante.

N° 5.—DES TROIS-RIVIERES A MONTRÉAL.

Élévation au-dessus de la marée la plus basse observée aux Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883.

Désignation.	Point de repère—chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec.	Élévation.	
		Inter-médiaire.	Au-dessus de l'eau basse aux T.-Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé aux Trois-Rivières par B. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	*d* 39 55	*d* 0·00	*d* 0·00
Som. de l'angle S.E. du quai de la Cie du Richelieu aux T.-Riv.	56 55	17 00	17.00
Point de repère ou sommet de la maçonnerie du pont du chemin de fer, rivière Saint-Maurice, 2 milles en amont de l'emb....	90·00	33·45	50·45
Point de repère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne	81·17	8 83	41 62
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	67·19	13·98	27·64
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852 : du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1	*e* 51·28	*e* 15·91 Pieds d'eau sur le busc infér. de l'écluse n° 1.	*e* 11·73
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal	35·86	*e* 15·42	—3·69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port : Profondeur sur le busc, 16½ pds ; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal : sur le busc, 17 ; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal : sur le busc, 19 pds.		Elévat. au-des. du busc infér. de l'écluse n° 1.	
Sommet du cour. de la vieille écluse n° 1, au-des. du busc d'aval.	67·19	31·33	27 64
Niv. maxim. de l'inond. en amont du pont Victoria, avril 1858	79 61	43·75	40·06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 10·50 pieds ; cela correspond à 17 pieds sur le busc inférieur de l'écluse n° 1 Montreal.			

Observations.—*Suite.*

Voir tableau précédent, n° 4, navigation du Saint-Laurent.

(*a*) Le niveau de la marée aux Trois-Rivières est le plus bas qui ait été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pieds au-dessous du point de repère, à l'angle sud-est du quai de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario.—*Voir* notes en date du 21 février 1883, n° 33,687.

(*e*) L'élévation du niveau de l'eau basse, disons 11·73 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, représente une profondeur de 15·42 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

(*f*) L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer se réfère au niveau moyen de la marée à New-York.—*Voir* le télégramme du major Farquhar, ingénieur, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33,363.

N° 6.—PORTS DES TROIS-RIVIERES ET DE MONTRÉAL.

Niveaux de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée aux Trois-Rivières, et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine à Montréal.

Désignation.	Point de repère—Ingénieurs du port de Montréal.	Point de repère—Ingénieurs du chemin de fer de la Rive Nord.	Au dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Elévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.
Niveau minimum observé aux Trois-Rivières le 19 septembre 1881	84·69	39·55	3·69	0·00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine	81·00	35·86	0·00	(—)3·69
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1882 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 6 octobre 1881	96·42	57·28	15·42	+11·73
Niveau minimum, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal	97·50	52·36	16·50	+12·81
Niveau minimum, port de Montréal, tel que précédemment adopté	98·00	52·86	17·00	+13·31
Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. C. Keefer	100·00	54·86	19·00	+15·31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1	112·33	67·19	31·33	+27·64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858	124·75	79·61	43·75	+40·06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer	119·63	74·49	38·63	+34·94
D'après John Sutcliffe, I.C	119·61	74·47	38·61	+34·92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119·57	74·43	38·57	+34·38

N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, et le tirant d'eau dans tous les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1882. Par l'acte du parlement 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de $900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On trouvera dans l'annexe n° 28, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées sur le chenal varie de 350 à 450 pieds.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de 12 pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers chenaux de manière à permettre aux navires tirant 14 pieds d'eau de les franchir.

Le gouvernement acquiesça à cette demande et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjugées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à 14 pieds d'eau sur les buscs des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Erié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 270 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge pesant mille tonneaux et davantage; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps les canaux seront fréquentés par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, *voir* les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880, et publié la même année.

A l'ouverture de la navigation, en 1887, on complètera le creusement du canal Welland, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, sur toute sa largeur, qui est d'environ 120 pieds, depuis Allanburg en descendant, et depuis le bief de partage vers l'ouest, sur la moitié de sa largeur, c'est-à-dire 60 pieds; le creusement devra être complètement terminé à la largeur requise le 1er novembre 1887.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33,238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de chute de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18·6 pieds, et le minimum de 16·8 pieds.

N° 8.—NAVIGATION DES LACS.—Du lac Supérieur au point de marée.

Noms des lacs et rivières qui les relient.	Milles statutaires. Maximum de longueur.	Milles statutaires. Maximum de largeur.	Milles statutaires. Largeur moyenne.	Profondeur en pieds. Maximum.	Profondeur en pieds. Moyenne.	Superficie en milles carrés.	Elévation au-dessus du niveau de la mer, aux Trois-Rivières.
							Pieds.
Supérieur	390	160	80	....	900	32,000	602¾
Rivière Sainte-Marie	35	4	1	60	30	....	584¾
Michigan	345	84	58	....	1,000	22,400	578¾
Green Bay (*Baie Verte*)	100	25	18	....	500	2,000	578¾
Détroit de Mackinaw	50 Non ajouté ci-dessous	20	10	200	40	....	578¾
Baie Georgienne	130	55	40	....	500	....	576¾
Huron	270	105	70	900	450	23,000	576¾
Rivière Sainte-Claire	33	....	....	50	35	....	....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	570¾
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	....	....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	566¾
Rivière Niagara	35	3	1	....	30	....	....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	240
Lac Saint-François	38	5	4	80	36	132	142
Lac Saint-Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	....	....	....	20	....	....
Parcours total de la navig. sur les lacs	2,112	Y compris les sections du fleuve..				96,877	....
do do	1,778	A l'exclus. des sections du fleuve.				....	....

N° 9.—CANAL DES NAVIRES A TRAVERS LES BATTURES DU LAC SAINTE CLAIRE, MICHIGAN, E.-U.

Le canal a été projeté en 1866, dans le but d'avoir un chenal droit traversant les battures du lac Sainte-Claire, ayant 13 pieds de profondeur et 300 pieds de largeur, pourvu de chaque côté d'une digue de 7,300 pieds de longueur. Les digues devant se composer de caissons en bois reposant sur des pilotis enfoncés dans le fond primitif de la batture, et remplis de matières extraites du chenal passant entre elles, chacune des digues devant être protégée des deux côtés par des palplanches. Les travaux furent achevés conformément à ce projet, en 1871.

Le projet en question fut modifié en 1873 de manière à donner un chenal de 16 pieds de profondeur et de 200 pieds de largeur. Cette modification fut complétée en 1874.

N° 10.—CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originairement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, $999,802.46. En 1870, l'agrandissement du canal fut commencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été terminé qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à $2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5 500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, entre les portes, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16¾ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal ont chacune 350 pieds de long, 70 pieds de large au sommet et de 61 au fond du sas, et 70 pieds entre les portes avec 12 pieds d'eau sur les seuils.

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
	$ cts.						
1855	4,374 66	106,296	....	....	....	18 juin	23 nov.
1856	7,575 78	101,458	....	....	....	4 mai	28 do
1857	9,406 74	180,820	....	....	....	9 do	30 do
1858	10,848 80	219,819	....	....	....	18 avril	20 do
1859	16,941 84	352,642	....	....	....	3 mai	28 do
1860	24,777 82	403,657	....	....	....	11 do	26 do
1861	16,672 16	276,639	....	....	....	3 do	14 do
1862	21,607 17	359,612	....	....	....	27 avril	27 do
1863	20,574 44	507,434	....	....	....	28 do	24 do
1864	34,287 31	571,438	1,045	366	1,411	2 mai	4 déc.
1865	22,339 64	409,062	602	395	997	1 do	3 do
1866	23,069 54	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867	33,515 54	556,898	839	406	1,305	4 do	3 do
1868	25,977 14	432,563	817	338	1,151	2 do	3 do
1869	31,579 96	524,884	939	3[illegible]9	1,388	4 do	29 nov.
1870	41,896 43	690,825	1,397	431	1,828	29 avril	1er déc.
1871	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	26 do
1873	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	5 do	18 do
1874	38,922 97	1,070,857	883	9[illegible]1	1,734	12 do	2 déc.
1875	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,083	12 do	2 do
1876	46,867 30	1,541,676	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877	44,351 43	1,439,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878	49,437 00	1,367,136	1,091	1,476	2,567	8 avril	3 déc.
1879	41,385 6[illegible]	1,677,071	1,403	1,618	3,121	2 mai	3 do
1880	44,552 78	1,734,890	1,718	1,735	3,503	28 avril	15 nov.
1881	Perception des péages discontinuée, 9 juin 1881.	2,092,757	1,706	2,117	4,004	7 mai	5 déc.
1882		2,468,088	1,663	2,739	4,774	21 avril	3 do
1883		2,042,259	1,458	2,620	4,315	2 mai	11 do
1884		2,997,837	1,710	3,608	5,689	23 avril	10 do
1885	....	3,085,927	1,689	3,354	5,380	6 mai	3 do

Jusqu'au 9 juin 1881, le canal était possédé et exploité par l'Etat du Michigan, et les péages perçus étaient affectés au paiement des frais d'exploitation. A neuf heures du matin, ce jour-là, la propriété et le contrôle du canal furent transférés aux Etats-Unis, et dès lors la navigation du canal devint libre.

Les tonnages donnés dans le tableau doivent être compris comme étant le "tonnage enrégistré." Les tonnages du "fret" diffèrent considérablement de cette colonne, mais ce n'est que depuis que le canal est passé sous le contrôle des Etats-Unis qu'on fait cette distinction entre les deux dans les registres du canal.

A part ceux énumérés sous le titre "voiliers" et "bateaux à vapeur," la colonne "nombre de passages" comprend tous les radeaux et autres embarcations non enregistrés qui sont passés dans le canal.

En 1879, le nombre était de	....	100
1880	do	50
1881	do	181
1882	do	372
1883	do	237
1884	do	371
1885	do	337

Un changement dans les lois prescrivant la manière de calculer le tonnage pour l'enrégistrement fut mis en vigueur en 1883, et il en est résulté dans le chiffre du tonnage enrégistré une réduction inférieure à celle de 1882, tandis que de fait le tonnage réel (tonnage de "fret") qui est passé dans le canal en 1883 a excédé celui de 1882 de 237,584 tonneaux, et en 1884, il y a eu un nouvel excédant de 605,898 tonneaux, comme suit :

1882	tonnage enregistré,	2,468,088.	Tonnage de fret,	2,029,520
1883	do	2,042,259.	do	2,267,105
1884	do	2,997,837.	do	2,873,003
1885	do	3,035,937.	do	3,256,628

Les statistiques de 1886 n'on pu être obtenues assez tôt pour ce rapport ; il est probable que le tonnage du fret est d'environ 4,500,000 tonneaux.

En vertu de l'acte du 5 août 1886, par les Etats-Unis, relativement aux rivières et aux havres, un octroi de $250,000 a été accordé pour "améliorer la rivière Sainte-Marie, Michigan, et pour la construction d'une nouvelle écluse et d'un chenal pour y aborder." D'après cet acte, le projet approuvé par le ministère de la guerre, est celui de construire une seule écluse avec une chute de 18 pieds, d'une longueur de 800 pieds entre les poteaux tourillons, et de 100 pieds de largeur, avec portes convenables à cette largeur, et une profondeur de 21 pieds d'eau sur les buses, sur l'emplacement occupé par les deux premières écluses construites en 1855. Le prisme du canal devra être creusé suffisamment pour donner une profondeur d'eau d'au moins 20 pieds.

Voir lettres nos 63,286 et 72,698 du brigadier général Poe, de l'armée des Etats-Unis.

No 11.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg	200	45	9	180	44	9	700
Welland	270	45	12	250	44	†12	1,000
Ecluse de Saint-Ours	200	45	7	180	44	7	600
Chambly	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau	134	33	5	120	21½	4½	250
Sainte-Anne	200	45	9	180	44	9	700
Carillon	200	45	9	180	44	9	700
Grenville	200	45	9	180	44	9	700
Culbute	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Rivière Trent	131	32½	4½				
Canaux des Etats-Unis.							
Erié	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain	100	18	5	92	17½	4½	80
Saut-Ste-Marie (nouv.)	515	80	16	490	58	16	Pour passe plusieurs navires.
do (ancien)	350	70	12	320	67	12	2,000

(Pour les détails sur les canaux, *voir* les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 30 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882).

† On est à faire le creusement du canal Welland sur toute sa longueur, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, et cet ouvrage devra être complété vers la fin de 1887.

N° 12.—Lac Saint-Jean.

Le lac est à une distance d'environ 100 milles statutaires de Québec, en droite ligne; 41½ milles par le chemin le plus court à partir de Chicoutimi, et à 110 97 milles statutaires de Tadoussac, *viâ* la Petite-Décharge et la rivière Saguenay.

Sa plus grande longueur depuis Belle Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest	27¾	mil. sta.
Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouiatchouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien	20	"
Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac	17½	"
Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la couronne, Québec, en 1880	85	"
Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la Couronne, Québec	365 40	"

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881.....	278 pieds.
L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880	300 "
Elévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1870........	293 "
On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 54 pieds en gagnant le large sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac......	3 à 60 pds.

Voir la note S, partie III, annexe n° 8 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882.

Bouchette, dans son dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 240 pieds au centre.

En 1884, M. Joseph Rosa, l'ingénieur dirigeant des travaux dans le district du Saguenay, ayant reçu instruction de constater la profondeur du lac vers le centre, dit dans une lettre adressée au député du ministre des travaux publics, en date du 18 juin 1884, que la plus grande profondeur du lac est de 225 pieds; et que la profondeur moyenne varie de 72 à 90 pieds dans la partie la plus profonde du lac.

Au printemps, les eaux du lac montent de 15 à 34 pieds au-dessus du niveau d'hiver, et cela dans l'espace de quinze jours.

En automne, elles montent subitement de 3 à 4 pieds, durant les grands vents, mais seulement pour peu de temps.

Les inondations du printemps retardent considérablement la culture sur de grandes étendues de terres, autour du lac, ce qui a fait le sujet de nombreuses plaintes.

Sa Grandeur Mgr Racine, évêque de Chicoutimi, dans une lettre (n° 10,666) en date du 29 décembre 1880, à sir Hector L. Langevin, ministre des travaux publics, dit que l'écoulement des eaux du lac a beaucoup diminué depuis que le gouvernement a fait construire une glissoire et des digues à la tête de la "Petite-Décharge," et il demande en conséquence au gouvernement d'améliorer l'autre issue appelée la "Grande-Décharge."

Il a été accédé à cette demande, et les améliorations requises sont en voie d'exécution.

Exploration hydrographique.

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac; elle a été discontinuée avant l'hiver pour ne pas excéder la dépense autorisée.

Les vents.

Les vents du nord-ouest et du sud-ouest sont ceux auxquels le lac est le plus exposé.

La glace.

La glace commence à se former en novembre, et après le 10 décembre elle est devenue assez épaisse sur le lac pour permettre aux plus grosses charges d'y passer en sûreté.

La glace commence à disparaître sur les bords du lac vers le milieu d'avril.

Il en est complètement libre vers le 12 de mai.

Le lit du lac.

Le lit du lac, suivant sir William Logan, et M. Richardson, un de ses aides, est formé d'une pierre calcaire qui s'élève à la surface sur la rive ouest.

Une description complète de la formation géologique de la région du lac Saint-Jean est donnée dans le rapport de la Commission géologique du Canada, depuis son commencement jusqu'à l'année 1863, où il fut publié. *Voir* les extraits dans la note H, partie III, annexe n° 8, Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Pour plus amples détails relativement au climat, au sol, aux forêts, établissements, etc., des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, *voir* l'annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Débordement du lac Saint-Jean.

M. Thomas Guerin, un des ingénieurs du département des travaux publics, qui a consacré bien des années à l'étude de questions relatives à la science hydraulique, a été chargé, en 1885, de calculer la quantité d'eau fournie au lac par ses tributaires, pour qu'il puisse être suggéré un moyen de diminuer le débordement, et l'inondation des terres fertiles aux alentours du lac Saint-Jean, qui est la conséquence de ce débordement. Il a fini son examen durant l'automne de 1886, mais n'a pas encore sondé le lac.

N° 13.—ROUTE D'EAU.

DEPUIS Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1880 par le département des terres de la couronne.

Nom des places.	Distance en milles. — Par le routier imprimé.	Distance en milles. — Par la carte.		Largeur de la rivière Saguenay en milles.		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Marins.	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.		En brasses.		
Tadoussac	0·00	0·00	0 00	0·75	0·86	Côté N.E.	104	Mouillage	Les côtes en arrière ont 400 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau	0·50	0·50	0·58	0·80	0·92	do	88		
Anse-à-la-Barque	1·00	1·10	1 27	1·00	1·15	do	100	do	Les côtes en arrière ont 1,080 pieds de hauteur.
Baie et rivière Saint-Etienne	10·50	9 00	10·35	1·15	1·32	Côté S.-O.	50	do	
Rivière Sainte-Marguerite	....	13·00	14·95	1·00	1·15	Côté N.	72		
Iles-St-Louis (pointe inférieure)	17 00	24·90	17·14	1·30	1·50	½ m. de la rive S	39	do	
Ile-Saint-Barthélemy	18·00	16·50	18·98	1 20	1·38	Près de la rive N.	90	do	
Rivière Petit-Saguenay	....	18 50	21·28	1·30	1·50	Côté S	98		
Rivière et anse Saint-Jean	24 00	21·80	25·07	2 50	2·88	do	118	do	
Anse du Cap Eternité	....	28 00	32 20	2 00	2·30	Côté S.-O.			
Cap Eternité	30 00	28·50	32·78	0 90	1 04	Côté S	146	....	Les côtes en arrière sont de granit syénitique et de 1,500 pieds de hauteur.
Pointe-Trinité	....	32·00	36·80	1·70	1·96	Côté N	145		
Tableau	....	35 00	40·25	1 30	1·50	Côté S	142		
Descente-des-Femmes	42·00	40·20	46·23	1·90	2·18	Côté N	118	Mouillage	Côtes de granit syénitique et de gneiss.
Cap-à-l'Est	47 50	45 00	51·75	1·80	2·07	do	118		
Mi-ch. entre C. à l'E. et C. à l'O.	47 00	46·00	52·90						
Cap-à-l'Ouest ou pd. de la Baie des Ha! Ha!	....	46 60	53·59	1·80	2 07	do	80	do	Vis à-vis le Cap-à-l'Ouest.
	....	....	....	1 20	1·38	Dans le chenal	80		
Tête de la Baie des Ha! Ha!	55 00	52·40	60 26	2·50	2 88	Côté O	5 près du riv.		
Petits-Ilets	52 00	50 00	57 50	1·60	1 84	Côté N	60	do	
Pointe-aux-Roches	57 00	55·00	63·25	1·50	1·73	do	3½	do	
Chicoutimi	65·00	61·93	71·22	0·45	0 52	Côté S	2	do	De Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 2 et 5 dixièmes de mille statutaire.
Rivière Chicoutimi	....	62·80	72·22	0 40	0·46	do			
Riv.-des-Vases, Terres-Rompues	....	67·15	77·22	0·20 à 0 50	0·23 à 0·58	Côté N	2 à 1		
Rivière Shipshaw	....	68·02	78·22	0 40	....	do	Pas de sondages	La mer m. jusqu'ici.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière-aux-Sables	....	69 76	80·22	....	....	Côté S	do		
Grand Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne du canton Kinogami	....	73 02	83·97	0·50	0 58	Côté N.	do		

N° 13.—Route d'eau depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, etc.—*Fin.*

Noms des places.	Distance en milles. Par le routier imprimé.	Distance en milles. Par la carte.		Largeur de la rivière Saguenay en milles.		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Marins.	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.				
Rivière Duclos	......	76·50	87·97	......	......	Côté N.	En brasses.		
Rivière Gervais	......	82·58	94·97	......	......	do	do		
Jonction de la Grande et Petite Décharges	......	86·28	99·22	......	......	Entre N. et S.	do		
Embouchure de la Petite-Décharge, pied du lac St-Jean	......	96·50	110·97	0·50	0·58	Extrémité N.-E. du lac.	do	......	Dans la direct. de l'O., à l'ext. orientale du lac St-Jean.
Embouchure de la Grande-Décharge, pied du lac St-Jean	......	97·58	112·22	1·00	1·15	do	do	......	Dans la direct. N.-O., à l'ext. orientale du lac St-Jean.
Rivière Mistassini, *viâ* Grande-Décharge	......	119·32	137·22	0·65	0·75	Extrémité N.-O. du lac.	do	......	Sur une ligne droite à travers le lac jusqu'à son extrémit. occidentale ou supérieure.
Rivière Mistassini, *viâ* Petite-Décharge	......	118·02	135·72	......	......	do			
Rivière Peribonca, *viâ* Petite-Décharge	......	113·45	130·47	0·67	1·00	Côté le plus au nord du lac	do		
do Chomouchouan *viâ* do	......	118·23	135·97	0·44	0·50	Ext. S.-O. du lac	do		
do Ouiatchouan, *viâ* do	......	113·02	129·97	......	......	Rive S. do	do		
do Metabetchouan, *viâ* do	......	107·80	123·97	......	......	do do	do		

Note.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier du Saint-Laurent publié en 1880, depuis la baie Saint-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1½ mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1886, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipage.	Steamers.
1840	2	524	40	Unicorn.
1841	1	262	20	do
1842	1	250	20	North America.
1843	5	1,830	120	do et Alliance.
1844	4	1,165	90	Alliance.
1845	5	861	95	Pocahontas.
1846	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847	....	....	....	
1848	3	1,620	60	Alliance.
1849	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850	9	1,035	135	do
1851	9	1,035	135	do
1852	9	1,035	135	do
1853	15	2,145	225	Saguenay.
1854	15	2,145	225	do
1855	15	2,145	225	do
1856	15	2,145	225	do
1857	15	2,145	225	do
1858	15	2,145	225	do
1859	15	2,145	225	do
1860	15	2,145	225	do
1861	19	5,320	570	Magnet.
1862	19	5,320	570	do
1863	19	5,320	570	do
1864	21	5,880	630	do
1865	21	5,880	630	do
1866	31	8,505	930	do et Champion.
1867	54	27,706	2,085	do et Union.
1868	42	19,880	1,560	do do
1869	77	36,593	2,255	do do
1870	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Magnet, Union et Clyde.
1871	89	41,568	2,585	do do
1872	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873	{ 14	3,100	280 }	St. George, Clyde, Union, Saguenay.
	{ 91	77,208	2,730 }	
1874	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875	88	76,666	2,640	do do
1876	90	81,115	2,700	do do
1877	96	82,356	2,880	do do
1878	106	92,861	3,180	do do
1879	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880	77	73,985	3,250	do do
1881	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1883	78	70,256	3,120	do et Union.
1884	85	70,095	3,400	do do
1885	78	60,337	3,110	St. Lawrence, Union et Druid.
1886	106	68,193	4,457	St. Lawrence, Union et Magnet.

* En 1847 les bateaux à vapeur étaient employés au service de transport des immigrants de la Grosse-Ile à Montréal.

Voir n° 72,680, daté du 24 novembre 1886, de A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de Navigation à la vapeur du Saint-Laurent, Québec.

N.B.—Entre 1840 et 1860 les steamers Admiral, Lord Sydenham, Princess Royal, Dorchester, Lady Elgin et Mayflower ont aussi fait quelques voyages à la Baie des Ha! Ha! avec des passagers et du fret.

N° 15.—Tableau des navires d'outremer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1886, inclusivement, donnant le nombre des navires, leurs tonnage et équipage, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Saut-au-Cochon.		
	Nomb de navires.	Tonnage enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipage.	Nomb de navires.	Tonnag. enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnag enregistré.	Equipage.
1840........												
1841........												
1842........												
1843........												
1844........												
1845........												
1846........												
1847........												
1848........												
1849........												
1850........												
1851........												
1852........	45	19,908	617									
1853........	23	10,478	329									
1854........	23	13,738	358									
1855........	9	5,771	160									
1856........	16	12,235	285									
1857........	21	13,490	324									
1858........	13	8,749	232									
1859........	28	14,534	406									
1860........	31	15,853	475									
1861........	31	21,999	541									
1862........	13	10,758	263									
1863........	21	12,241	310									
1864........	19	12,395	310									
1865........	18	14,767	385									
1866........	28	19,812	533									
1867........	13	7,892	174									
1868........	17	12,301	304									
1869........	25	17,215	383	18	11,275	254	8	8,215	246			
1870........	15	11,355	243	6	4,926	101						
1871........	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872........	34	22,077	494	1	531	12						
1873........	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874........	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875........	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876........	28	15 682	379	3	776	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877........	27	15,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878........	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879........	34	18,160	420	6	2,583	67	....	....	......	5	3,631	73
1880........	42	23.907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881........	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882........	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883........	36	20,831	452	4	2,306	52	4	1,729	36	10	4,512	115
1884........	33	17,058	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885........	36	21,946	428	6	2,326	59	2	789	20	8	4,250	95
1886........	26	13,576	289	14	7,353	147	2	1,140	21	10	4,415	94

Voir n° 73,085, daté du 7 décembre 1886, de l'honorable J. G. Blanchet, percepteur des douanes, Québec. Pour plus amples détails *voir* l'annexe n° 8, du Rapport Général des Travaux publics, 1867-1882.

N° 16.—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5.—Du Détroit de Belle-Ile à Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing), sur la côte nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg.

De	A	Sections de la voie.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaires.	Total jusqu'au Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Québec................................	Golfe et fleuve Saint-Laurent	826	826
Québec............................	Pied du Saut-Ste-Marie. ...	Fleuve et lacs du Saint-Laurent	1,160	1,986
Pied du Saut-Ste-Marie...	Tête du Saut-Ste-Marie.....	Canal du Saut Sainte-Marie.	1	1,987
Tête du Saut-Ste-Marie..	Pointe-aux-Pins...............	Rivière Sainte-Marie...........	7	1,994
Pointe-aux-Pins......	Port-Arthur	Lac Supérieur	270	2,264
Port-Arthur	Lac Shebandowan	Route Dawson, par terre.......	45	2,309
Lac Shebandowan	Pied du lac La Pluie	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages.	192	2,501
Pied de la riv. La Pluie..	Tête de la rivière La Pluie.	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances ...	⅛	2,501⅛
Tête de la riv. La Pluie.	Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois..	119⅞	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois.........................	Fort-Garry, Winnipeg.	Route Dawson, par terre	96	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de... 532 milles statutaires.
Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages de Port-Arthur à Fort-Garry, Winnipeg .... 452 do do
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg .... 430 do do

Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry (Winnipeg), *voir* les rapports de S. J. Dawson, I.C., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869.

En 1884, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a mis trois puissants vapeurs bâtis sur le Clyde, et éclairés à l'électricité, l'*Algoma*, l'*Alberta* et l'*Athabaska*, sur la route entre Owen Sound, sur le lac Huron, par le canal du Saut-Sainte-Marie, et le Port-Arthur, sur le lac Supérieur.

Un de ces vapeurs, l'*Algoma*, propulseur de 1,153 tonneaux nets, fut détruit, le 7 novembre 1885, durant une tempête de neige et de vent sur le lac Supérieur, pendant son voyage de Owen-Sound, lac Huron, à Port-Arthur, lac Supérieur. Il échoua sur la rive sud de l'Ile-Royale, par suite d'une erreur de jugement, selon toute apparence. Huit passagers et trente hommes de l'équipage périrent; deux passagers et douze hommes de l'équipage furent sauvés. L'assiette du vaisseau au moment de l'accident était 7 pds 2 pcs en avant et 13 pds 4 pcs en arrière. Le vapeur était évalué à $215,000, outre sa cargaison de $17,000.

N° 17.—Tableau des distances approximatives entre divers points, depuis l'embouchure de la rivière Rouge, à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'au Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Nom des localités.	Distances intermédiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
Lac Winnipeg.	Milles.	Milles.
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pied du lac..	260	260
Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres......	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House......	115	
5. De Cumberland-House au rapide de Tobin......	52	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne......	92	
7. Du Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan-Nord et Sud......	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au rapide de Cole......	9	
9. Du rapide de Cole à Carlton-House......	71	
10. De Carlton-House à Battleford, sur la ligne proj. du c. de fer C. du Pacifique.	110	
11. De Battleford à Fort-Pitt......	95	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan......	185	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton......	20	
		813
Total de l'embouc. de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du Pacifique	......	1,073

Voir pages 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N° 18.—OBSERVATIONS.

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, trois vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson font le service; l'un deux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande-Chute, près du lac Winnipeg. Les navires ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tramway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un deuxième vapeur voyage depuis le haut des chutes jusqu'à Carlton-House, 400 milles.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles.

Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

Pour plus amples détails, *voir* l'annexe, page 65, du Rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11,090.

Pour les distances entre le Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) et Winnipeg, et de là vers l'ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique, *voir* l'annexe n° 30, Parties III et IV du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882; *voir* aussi les tables comparatives des distances de Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les routes océaniques et de chemins de fer, les plus courtes, Partie IV de cet annexe.

N° 19.—Cours et nappes d'eau navigables—Manitoba et Territ. du Nord-Ouest.

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Longueur moyenne.	Profondeur moyenne.	Observations.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
Lac Winnipeg	300	....	....	
Lacs Manitoba et Winnipegoosis	230	....	....	
Rivière Rouge (limites du Manitoba)	90	....	....	Le bateau à vapeur *Anson Northup* inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière en 1859.
Rivière Assiniboine	350	150	4	
Rivière Souris (probable)	120	100 à 135	2 à 3½	
Lac et rivière Qu'Appelle	200	70 à 100	2 à 4½	
Lac Long	40	....	....	
Riv. Saskatchewan (tronc princip.)	400	....	....	*Voir* n° 18.
" " (branche Nord)	800	....	....	Le bateau à vapeur en fer *Lily*, appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis 1877.
" " (branche Sud)	1,000	750 à 2,000	5 à 8	
Lac et rivière Athabaska	500	900	....	
Rivière de la Paix	700	....	....	
Riv. Mackenzie et lac des Esclaves	1,500	1,200 à 3,000	20 à 300	
Le Petit Lac des Esclaves	75	....	....	

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest, publié en 1882.

Une évaluation approximative du débit, en pieds cubes, des bras nord et sud et du cours principal de la Saskatchewan, évaluation faite par le professeur H. Y. Hind, en 1858, donne les résultats suivants :

		Pieds cubes par heure.
Branche Sud		123,425,616
Branche Nord		91,011,360
Rivière Saskatchewan	à Fort-à-la-Corne	214,441,290
" "	près de la rivière aux Cerfs	206,975,000

Pour les détails au sujet de la Saskatchewan, *voir* pages 392 à 395 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour plus amples informations sur la rivière Saskatchewan, *voir* le Rapport fait par le professeur H. Y. Hind et publié par ordre de la législature du Canada en 1859,

N° 21.—Noms des navires qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun publié en 1882.

Nom du navire.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Navire canadien ou américain.	Observations.
Alpha	Assiniboine et R. Rouge infér.	Canadien	Appartient à la compagnie dite : "Winnipeg and Western Transportation Company.
Cheyenne	do	do	
Swallow	Riv. Rouge infér.	do	
Prince Rupert	do	do	
Keewatin	do	do	
Ellen	do	do	
Colville	Lac Winnipeg	do	Appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson.
Northcote	Saskatchewan	do	do do
Lilly	do	do	do do
Marquette	Assiniboine	do	Appartient à la Compagnie de transport de Kittson ou de la Rivière-Rouge ; cette compagnie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Manitoba	Rivière Rouge	Américain	
Dakota	do	do	
Selkirk	do	do	
Minnesota	do	do	
Grandin	do	Indépendant	Appartient à la grande ferme Grandin.

Voir annexe n° 8, page 392 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N° 22.—PORT-NELSON.

Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest publié en 1882.

Port-Nelson est de quatre-vingts milles, environ, plus rapproché de Liverpool que New-York (en passant par le détroit d'Hudson). Il se trouve à l'embouchure d'un fleuve parfaitement navigable, déchargeant un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskatchewan, et qui se jette dans la mer par une dépression étroite des Laurentides, dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de quatre cents milles statutaires, à partir du point où il débouche du lac Winnipeg.

En outre, Port-Nelson est presque à la même distance que Québec de Toronto, de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cents millions d'acres.

Depuis plus de deux cents ans, de deux à cinq voiliers en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de Port-Nelson, ou autres ports de la baie d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

Pour les détails sur la voie de navigation des régions arctiques et de la baie d'Hudson, *voir* l'annexe n° 8, pages 390 à 392, du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Voir aux pages 398 à 4[illegible]5 du même rapport, les notes sur les régions arctiques et la route de la baie d'Hudson.

En 1884, 1885 et 1886, un bateau à vapeur le "Neptune" en 1884, et le "Alert", en 1885 et 1886, a été envoyé à la baie d'Hudson par le gouvernement fédéral, pour y constater quelle est la durée de la navigation ainsi que les moyens d'entrée et de sortie pour les bâtiments fréquentant cette baie.

Le lieutenant Andrew R. Gordon, M.R., commandant de l'expédition, dit, dans son rapport de 1885, sur les voyages qu'il a faits en 1884 et 1885 :—

1. Que dans son opinion, la température des détroits est telle qu'elle peut y empêcher la navigation, de novembre à avril inclusivement.

2. Qu'il est raisonnable de croire, que, durant les années ordinaires, les glaces ne sont pas assez brisées pour permettre le passage des vaisseaux-marchands avant le 1er juillet.

3. Que si un vaisseau réussit à y pénétrer, en juillet, il ne court pas de risque sérieux, mais qu'il pourra être retardé plus ou moins suivant les années.

Pour les expéditions de 1885 et de 1886, on se servit du bateau à vapeur, à hélice, de Sa Majesté, le "Alert," d'environ 700 tonneaux, avec engins condenseurs à surface, de 50 forces de chevaux et d'une vitesse d'environ 8½ nœuds à l'heure, par un temps calme, ou une vitesse moyenne de 6 nœuds, en consommant 4 à 6 tonnes de charbon par jour. Au milieu des banquises de glace, on n'alluma qu'un feu et l'on eut une vitesse de 4 nœuds, en consommant 2 tonnes de charbon par jour.

Le 23 juin fut la date fixée pour le départ du "Alert" de Halifax, pour la dernière expédition, dont le rapport, sera soumis à la prochaine session du parlement fédéral, 1887.

N° 23.—Tableau des principales rivières du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais.

Noms.	Etendue de drainage en milles carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde. Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	Autorité.
Amazones	2,400,000	4,000	....	....	1,700,000	Encyclopœdia Britannica
Mississippi	1,226,000	4,400	447,200	....	1,270,000	C. Ellet, fils.
Saint-Laurent	565,000	2,600	....	900.000	....	A. J. Russell, écr.
Niagara	237,300	....	370,589	389,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N.-Y.
Ganges	432,000	1,680	86,300	207,000	494,200	Sir C. Lyell.
Nil	520,200	2,240	23,100	220,000	....	Encyclopœdia Britannica
Ohio, à Wheeling	25,000	....	1,400	....	260,277	C. Ellet, fils.
Thames	5,000	215	1,330	....	7,900	Encyclopœdia Britannica
Rhône	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D'Aubuisson.
Rhin	88,000	700	13,400	33.700	164,000	do
Ottawa (Grenville)	80,600	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.
Riv. des Français	4,700	....	9,500	....	....	do

Voir rapport de T. C. Clarke, I.C., 2 janvier 1860, sur son exploration pour la canalisation de l'Outaouais.

N° 24.—Comparaison des routes de l'Outaouais et du Saint-Laurent.

No.	Nom de la route.	Distances—Chicago à Montréal.				Ascension et descente par les écluses.		
		Lacs.	Rivière.	Canal.	Total.	En montant	En descendant.	Total.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Canal Welland............................	1,145	132	71	1,348	....	535	535
2	Toronto et Baie Georgienne..........	775	155	120	1,050	130	675	805
3	Rivière des Français et de l'Ottawa, suivant le projet de Walter Shanly. *..........................	575	347	58	980	83	615	698

* N.-B.—Le coût probable des travaux à faire suivant le projet de Walter Shanly est de $24,000,000, le coût de l'élargissement du canal Lachine et des autres canaux sur la route, y compris.

T. C. Clarke évalue le coût total, suivant son projet, à $12,000,000, à part de l'élargissement du canal Lachine.

Voir annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, 1867-82.

ANNEXE No 24.

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, ETC., ETC.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

Principaux Ports du Canada et des Etats-Unis dans L'Amérique du Nord,

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

N° 1.

2.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

ANNEXE No 24—*Suite.*

PARTIE II.

SOMMAIRES DES TABLES DES DISTANCES.

No 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

6.—Distances jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, État du Maine, et Québec.

7.—Des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, à Liverpool, au Hâvre, à la Havane et à Rio-Janeiro.

8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

9.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Couchant, ou à l'Amérique du Nord, aux Antilles, à l'Amérique du Sud, à l'Asie, etc.

10.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant ou à l'Inde, la Chine, le Japon et l'Australie, par voie de terre.

11.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant, par le Cap de Bonne-Espérance.

12.—Tableau des latitudes et des longitudes des principaux ports canadiens.

13.—Grand cercle ou distances en ligne directe des principaux ports de l'Amérique du Nord et de Terreneuve à l'Angleterre et au Japon.

14.—Définition du mille géographique ou marin et du mille statutaire.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec....................	Saguenay..................................	Fleuve Saint-Laurent.......	106	122
Saguenay.	Pointe-au-Père............................	do	53	61
Pointe-au-Père...........	Phare, extrém. ouest d'Anticosti.	do	176	202
Extr. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador..	Golfe Saint-Laurent.........	175	201
Cap Whittle...............	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit	do	209	240
Belle-Ile.....................	Malin-Head, nord de l'Irlande....	Océan Atlantique..............	1,750	2,013
Malin-Head................	Liverpool	Océan Atl. et mer d'Irlande	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, *viâ* Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.			2,661	3,060

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec..	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.....	2,661	3,060
Total depuis tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Ireland..	4,016	4,618
La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de.....	158	182

N.B.—Le détroit de Belle-Ile a 80 miles de longueur et 14 milles de largeur, en moyenne.

N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe-Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste.-Anne-des-Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts	Cap de-la-Madeleine	do	46	53
Cap de-la-Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St-Pierre-de-Miquelon	Golf Saint-Laurent	343	394
Cap St-Pierre-de-Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	133	152
Cape Race	Malin-Head	do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlan.	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,819	3,242

N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, Fond-du-Lac, à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de	158	182

N° 5.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.	2,661	3,060
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	3,911	4,498
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de	158	182

N° 6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E.; Saint-Jean, N.-B.; Portland, Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en Milles. Géographiques.	Statutaires.
Halifax, N.-E.	Cap Clair	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,200	2,530
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,530	2,910

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Géographiques.	Statutaires.
Saint-Jean, N.-B	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.	180	207
Cap Sable	Cap Clair	Trav. del'Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, par le Cap Sable et le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Géographiques.	Statutaires.
Portland, Etat du Maine.	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.	210	242
Cap Sable	Cap Clair	Trav. del'Atlant jus. l'ext S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Géographiques.	Statutaires.
Québec	Cap Race	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terreneuve	827	951
Cap Race	Malin-Head	Trav de l'Atlant. jus. l'ext. N. de l'Irlande.	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	Descente du Chenal Nord	192	221
		Total	2,819	3,242
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,060

Pour plus amples détails, *voir* les tables de distances qui précèdent.

N° 7.—TABLE des distances des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, Liverpool, Hâvre, Havane et Rio-Janeiro.

			Milles géographiques.
De Portland, Me., à	Liverpool		2,850
De Louisbourg, N.-E., à	Galway		2,100
do	Liverpool		2,350
do	Havre		2,450
do	Havane		1,700
do	Rio-Janeiro		5,200
De Halifax, N.-E., à	Galway		2,240
do	Liverpool		2,500
do	Havre		2,600
do	Havane		1,600
do	Rio Janeiro		5,100
De St-Jean, N.-B., à	Galway		2,450
do	Liverpool		2,700
do	Havre		2,800
do	Havane		1,550
do	Rio-Janeiro		5,050
De Québec à	Louisbourg, par le Cap Nord		742
do	Galway	par Belle-Ile	2,392
		par le Cap Race	2,700
do	Liverpool	par Belle-Ile (2,661; carte de Colton)	2,649
		par le Cap Race (2,819 do	2,808
do	Havre	par Belle-Ile	2,810
		par le Cap Race	2,939
do	Havane		2,891
do	Rio-Janeiro		5,546
De Boston à	Galway		2,600
do	Liverpool		2,895
do	Havre		2,993
do	Havane		1,530
do	Rio-Janeiro		4,935
De New-York à	Galway		2,700
do	Liverpool		3,095
do	Havre		3,228
do	Havane		1,240
do	Rio-Janeiro		4,885
De Philadelphie à	Liverpool		3,275
do	Havre		3,358
do	Havane		1,190
do	Rio-Janeiro		4,990
De Baltimore à	Liverpool		3,450
do	Havre		3,543
do	Havane		1,160
do	Rio-Janeiro		5,000
De Richmond à	Liverpool		3,380
do	Havre		3,473
do	Havane		1,090
do	Rio-Janeiro		4,930
De la Nouv.-Orléans à	Liverpool		4,780
do	Havre		4,838
do	Havane		595
do	Rio-Janeiro		5,315

Voir Annexe n° 56.—Rapport général, 1867.

N° 8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec	160		Cette compagnie n'a fait le service que pendant une courte période et l'a cessé parce qu'elle ne pouvait pas remplir les conditions imposées par le gouvernement français pour lui permettre de réclamer la subvention promise par ce gouvernement. Voir annexe n° 30, partie II du rapport des travaux publics, 1867-82.
Québec	Gaspé	350	510	
Gaspé	Halifax	400	910	
Halifax	Saint-Thomas	1,584	2,494	
Saint-Thomas	Para	1,326	3,820	
Para	Maranhao	390	4,210	
Maranhao	Ceara	440	4,650	
Ceara	Pernambouc	390	5,040	
Pernambuco	Bahia	430	5,470	
Bahia	Rio-Janeiro	825	6,295	
		6,295		

N° 9.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Antilles, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations
Liverpool	New-York	3,046	12	
do	Québec	2,661	10	
Southampton	Saint-Thomas (Antilles)	3,570	14	
do	Jamaïque do	4,270	17	
do	Colon ou Aspinwall (Amériq. Centrale)	4,820	19	
do	Panama do	4,860	20	
do	Callao (Amérique du Sud)	6,250	29	
do	Valparaiso do	7,650	39	
do	Demerara do	4,460	20	
do	Bahia (Brésil)	4,408	22	
do	Rio-Janeiro (Brésil)	5,140	26	
do	Buenos-Ayres (La Plata)	6,178	31	
do	San-Francisco (par Panama)	8,190	35	
do	Victoria, C.-B. do	8,950	42	
do	Wellington (N.-Zélande) (par Panama)	11,400	48	
do	Yokohama (Japon) do	12,710	56	
do	Shanghai (Chine) do	13,745	61	

N° 10.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie de terre.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,858	38	
do	Singapour do	8,239	40	
do	Hong Kong, Chine	9,676	49	
do	Shanghai do	10,546	54	
do	Pékin do	11,373	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseilles *viâ* Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 14, que prend le voyage par voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jou[illegible] Route du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile-Maurice	8,162	53	
do	Madras, Inde	13,000	66	
do	Calcutta, Inde	13,770	69	
do	Melbourne, Australie	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,040	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie	Liverpool, par Cap Horn	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

N° 12. TABLEAU des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens.

—	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	'	"	°	'	"
Halifax, N.-E., observatoire de l'arsenal maritime	44	39	04	63	35	00
Louisbourg, N.-E., phare	45	54	30	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I.P.-E., édifice provincial	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.-B., boule horaire sur la douane	46	16	42	66	03	45
Frédéricton, N.-B	46	03	00	66	38	15
Québec, Qué., citadelle	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, Qué	46	23	00	72	33	00
Montréal do	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont., horloge de la ville	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la Reine	43	38	20	79	28	35
Hamilton do	43	54	00	79	57	00
Rondeau do phare, extrémité sud de la jetée de l'est	42	15	35	81	54	25
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest	42	53	00	79	19	30
Goderich do do	43	45	10	81	32	30
Collingwood do do sur le brise-lames	44	31	00	80	02	10
Port-Arthur	48	24	00	89	28	00
Winnipeg, Manitoba	49	52	00	97	08	00
Victoria, C.B.	48	30	00	123	25	00

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—GRAND CERCLE ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	A	Milles.
Yokahama, Japon	Port-Simpson	3,865
do	Port-Moody (Burrard Inlet)	4,374
do	San-Francisco	4,470
San-Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2,202
Burrard-Inlet	do	1,992
Port-Simpson	do	2,194
Saint-Jean, Terreneuve	Cap Clair	1,670
do	Ile Tory	1,693
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	145
do	Cap Race (par Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	892
Belle-Ile	Ile Tory	1,657
Cap Race	do	1,736
do	Cap Clair	1,708
Ile Tory	Liverpool	240
Cap Clair	do	310
Halifax	Cap Race	470
Portland	do	767
Boston	do	808
New-York	do	1,010

N° 14.—DÉFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des États-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1·152,664 mille statutaire ou terrestre, 1855·11 mètres et 2028·69 verges,—soit 6086·07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69·160 milles terrestres, et un mille terrestre=0·86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—en milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69·16	14	67·12	28	61·11	42	51·47	56	38·76	70	23·72
2	69·12	16	66·50	30	59·94	44	49·83	58	36·74	72	21·43
4	68·99	18	65·80	32	58·70	46	48·12	60	34·67	74	19·12
6	68·78	20	65·02	34	57·39	48	46·36	62	32·55	76	16·78
8	68·49	22	64·15	36	56·01	50	44·54	64	30·40	78	14·42
10	68·12	24	63·21	38	54·56	52	42·67	66	28·21	80	12·05
12	67·66	26	62·20	40	53·05	54	40·74	68	25·98	82	9·66

On peut trouver exactement les longueurs intermédiaires par la règle de proportion simple. *Voir* Trautwine, pages 74 et 75.

T

RO

TABL

ANNEXE No 24.

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, ETC.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX

ET

ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER,

CHEMINS DE FER

ET

TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT,

AVEC

TABLEAUX INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT L'UNIVERS,

LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE,

ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES,

ETC., ETC.

ANNEXE No 24—*Suite.*

PARTIE III.

SOMMAIRES DES TABLES DE DISTANCES, Etc.

N° **1.**—Chemin neuf, de Québec au lac Saint-Jean. Distances, etc.

Chemin de fer, Québec au lac Saint-Jean.—Parties construites et à construire, subventions, etc.

2.—Route de terre: distances autour du lac Saint-Jean.

3.—Route de terre: distance depuis Saint-Félicien, près de l'extrémité occidentale du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là jusqu'à la Baie des Ha! Ha!

4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

5.—Table des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

6.—Population de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

7.—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

9.—Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

10.—Distances depuis Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) jusqu'à Winnipeg, par la route Dawson.

11.—Distances depuis Québec jusqu'à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

12.—Manitoba et territoires du Nord-Ouest. Population, propriétés, navigation.

13.—Lignes télégraphiques de l'Etat construites et projetées. Résumé indiquant la proportion des lignes aériennes et sous-marines possédées et exploitées par l'Etat dans les diverses provinces.

14.—Superficie et population du globe terrestre compilées, autant que possible, d'après les derniers recensements officiels de chaque pays.

15.—Tableau indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue.

16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

17.—Population du globe terrestre par races.

18.—Population du globe terrestre par religions.

N° 1.—Distances—Chemin neuf—De Québec au lac Saint-Jean.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Total de la distance en milles.
Québec	La borne	15	
La borne	1er camp, Lachance (Stoneham)	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham)	2e do Noël	11½	34½
2e do Noël	3e do Lac des Roches	9	43½
3e do Lac des Roches	4e do Lac Jacques-Cartier	14	57½
4e do Lac Jacques-Cartier	5e do Pikauba	13	70½
5e do Pikauba	6e do Bédard	12	82½
6e do Bédard	7e do Rivière Upika	12	94½
7e do Rivière Upika	8e do do Pika	10½	105
8e do do Pika	9e do do aux Ecorces	11	116
9e do do aux Ecorces	10e do Lac Belle-Rivière	10½	126½
10e do Lac Belle-Rivière	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud	14	140½
Saint-Jérôme	Chicoutimi	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle).
do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle).
} Malles discontinuées depuis 1883.

Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Distance totale, 140½ milles, de Québec au lac Saint-Jean.

En été les malles sont expédiées par bateau à vapeur *via* Chicoutimi.

En hiver elles sont expédiées *via* Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain et Chicoutimi.

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

MM. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la première fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de faire un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, MM. Vallée et Picard tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, les premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir ce chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance totale d'environ trente milles.

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé de Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Saint-Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier et le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la construction du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au lac Saint-Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la traverse de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond ; de là il s'avance par la rivière Batiscan et le lac Edouard jusqu'au township de Roberval, près la rivière Ouiatchouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pays propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste,—disons 25 milles.

Suivant un rapport de Chs. Baillairgé, ingénieur de la cité de Québec, daté le 25 novembre 1886, la somme des travaux faits et à faire sur ce chemin de fer, au moment de son inspection, le 13 octobre 1886, est comme suit :—

Chemin de fer.—Québec au lac Saint-Jean.		Milles.	
		Intermédiaires	Total.
Québec à Saint-Raymond.	Mis en opération en 1882-83........	36	
Saint-Raymond au lac Simon.	do 1883-84	10	
Lac Simon à Rivière-à-Pierre	do 1884-86........	12	58
Rivière-à-Pierre à la section de l'Ile-Edouard, de la rivière Batiscan.	Lisses posées en, 1885-86	57	115
Section de l'Ile-Edouard vers l'est.	Prêt à recevoir les lisses, nov., 1886.	10	125
D'ici au lac Saint-Jean.	Restent à être localisés et construits en 1886-87.	50 à 54	175 à 179

Longueur totale probable de ce chemin, à son achèvement.

Québec au lac Saint-Jean, estimée. 175 à 179 milles

Il y a dans le voisinage immédiat du chemin de fer, six millions d'acres de terre dont on dit que trois millions sont propres à la colonisation.

Voir rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 février 1881.

La colonisation du pays le long du chemin de fer, avance rapidement depuis 882.

N. B.—Voir la page suivante pour les subventions accordées à ce chemin de fer.

Nº 1.—Subventions accordées au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. Longueur totale probable, 179 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1882.	45 Vic., chap. 14...	Gouvernement fédéral—	$
		De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout.......	384,000
1883......	46 do 25...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout.......	80,000
1885......	48-49 do 59...	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la Cie prolonge son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout..............................	96,000
1886......	49 do 10...	A la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean, subvention n'excédant pas $1,961 par mille pour 95 milles de son chemin, à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, (en outre de la subvention de $3,200 par mille, accordée par le 45 Vict. ch 14, et le 46 Vict. ch. 25) et ne devant pas excéder en tout.	186,000
		Total par le gouvernement fédéral.................. ..	746,000
1882......	45 do 23...	Le gouvernement provincial a accordé $5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vict. ch. 23, de 1882, et autres actes antérieurs. Total à part la subvention en terre......................$850,000	
1886......	49-50 do 76...	Suivant cet acte, la subvention en terre de 5,000 acres par mille ou de 850,000 acres pour 170 milles, peut être convertie en une subvention en espèces de 35c. l'acre payable à l'échéance de la subvention en terre et de 35 cts. en sus par acre, lorsque le gouvernement aura vendu ces terres et aura été payé pour cette vente, pourvu que la compagnie demande cette conversion durant les 2 années qui suivent la passation de cet acte, 21 juin 1886. Subvention en terre convertie en espèces, au désir de la Compagnie.................. $595,000	
		Total par le gouvernement prov..................	1,445,000
1883......	....	Le conseil municipal de Québec par règlement du 9 février 1883, a accordé	350,000
		Subventions totales au chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean........................	2,541,000
1885......	48-49 Vic. chap. 59.	Par le gouvernement fédéral— Pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction au chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par le 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes Piles, sur la rivière Saint Maurice, jusqu'au lac Edouard, * une subvention de......	217,600

* Cet embranchement qui est en voie de construction par "La Compagnie des Basses-Laurentides," a été ouvert récemment au trafic, sur une longueur de 20 milles, depuis la station de St-Tite, sur le chemin de fer des Piles, vers le nord-est ; le premier convoi était composé de 18 chars, contenant 144 cordes de bois de chauffage, pour être distribué aux pauvres des Trois-Rivières, 1er décembre 1886

ROUTE DE TERRE.

N° 2.—**Distances** autour du lac Saint-Jean, d'après la carte publiée par le ministère des terres de la couronne, Québec, en juin 1880.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Embouchure de la Petite-Décharge....	....	....	A l'extrém. est du lac Saint-Jean.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont............	4·00	4·00	do par le chemin non terminé.
Embouchure de la Belle-Rivière	3·50	7·50	do do du rivage.
Saint-Jérôme	4·50	12·00	do sud-est du lac Saint-Jean.
Embouchure de la riv. Metabetchouan.	6·00	18·00	Sur le côté S du lac St-Jean, p. le c. du riv.
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord.....	5·00	23·00	do do do
Embouchure de la rivière Ouiatchouan.	4·50	27·50	do do do
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.	6·00	33·50	do O. do do
Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav.	V. ci-dess.		
St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8·00	41·50	do S.-O. do do
Saint-Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan	V. ci-dess.		
Décharge de la rivière Chomouchouan.	1·50	43·00	A l'extrém. S.-O. do do
do Mistassini	5·50	48·50	do N.-O. do do
do Peribonca.........	10·50	59·00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
Embouchure de la Grande-Décharge..	19·25	78·25	A l'extrémité nord-est, au pied du lac.
do Petite-Décharge....	2·50	80·75	do est do
Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe-Bleue, sur la réserve des Sauvages..	4·50	....	Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
Depuis St-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jusqu'à la rivière, et ensuite en remontant le cours de la rivière............	7·50	....	Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan.
Distance par le chemin direct qui n'est pas terminé............................	8·50	....	Il y a 8½ milles de Saint-Prime à Saint-Félicien par le plus court chemin non term. tel qu'indiqué sur la carte de 1880.

N.B.—Voir annexe n° 8 du Rapport général sur les travaux publics, 1867-82, contenant la description du lac Saint-Jean et de la rivière Saguenay.

ROUTE DE TERRE.

N° 3.—DISTANCES depuis Saint-Félicien, près l'extrémité occidentale ou supérieure du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par les plus courts chemins jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, d'après la carte publiée à Québec en juin 1880, par le ministère des terres de la Couronne.

Noms des endroits	Distances intermédiaires.	Distances totales.	Observations.
	Milles statutaires.	Milles statutaires.	
Saint-Félicien	8·50	38·00	Sur le côté sud de la riv. Chamouchouan, 7 milles en amont de son embouchure, à l'extrémité sud-ouest du lac Saint-Jean.
Saint-Prime	8·00	29·50	A l'extrém S.-O du lac St-Jean, ch. du riv.
Mission de la P.-Bleue, rés. des sauvag.	....	....	Chem. de trav., 4½ milles au N. de N.-Dame.
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval	6·00	21·50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Embouchure de la rivière Ouiatchouan	4·50	15·50	Sur la rive S. do do
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de Chambord	5·00	11·00	Sur le côté S. do do
Embouc. de la rivière Metabetchouan	6·00	6·00	do do do
Saint-Jérôme (voir note)	0·00	0·00	A l'extrémité S.-E. do do
Hébertville	9·50	9·50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
St-Syriac-de-Kaskouia (voir note)	14·50	24·00	do sur le côté N. du lac Kinogami.
Grand-Brûlé do	14·75	38·75	do do
Chicoutimi do	12·00	50·75	do sur le côté O. de la riv. Chicoutimi.
Saint-Alphonse-de-Bagotville	10·00	60·75	A la tête ou extrémité O. de la Baie-des-Ha ! Ha ! par le ch. le p. court all. au sud.
Saint-Alexis-de-la-Grande-Baie	2·50	63·25	A l'extrémité S.-O. de la Baie-des-Ha ! Ha ! par le plus court chemin allant au sud.
N.B.			
De St-Syriac-de-Kaskouia à St-Dominique, rive orient. de la riv. aux Sables	....	10·50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière-aux-Sables.
De St-Syriac-de-Kaskouia à Chicoutimi par le chemin qui longe la rive O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup.	....	20·50	6½ milles plus court qu'en passant par Grand-Brûlé.
Du Grand-Brûlé à Saint-Dominique	....	16·50	En montant le long de la riv. Chicoutimi et descendant le long de la Riv.-aux-Sables.
Tête de la Baie-des-Ha ! Ha ! en aval de Chicoutimi	....	24·30	Par la rivière.
Tête de la Baie-des-Ha ! Ha ! en amont de Tadousac	....	60·26	do

OBSERVATION.—La distance en milles, dans la première partie du tableau ci-dessus, est donnée de Saint-Jérôme en montant jusqu'à Saint-Félicien, et de Saint-Jérôme en descendant jusqu'à Saint-Alphonse.

N° 4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

Noms des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles	Nombre de personnes.	Total. Fa-milles	Total. Per-sonnes.	Observations.
Comté de Chicoutimi.					
Autour du lac Saint-Jean.					
Canton de Normandin	53	322	....	....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien	114	530	....	....	Rive S. de la rivière Chomouchouan.
Saint-Prime	167	956	....	....	Extrémité S.-O. du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Roberval	211	1,186	....	....	Côté S.-O. du lac.
St-Louis-de-Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067	....	....	Extrémité O. du lac.
Saint-Jérôme	277	1,803	....	....	do S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont	110	654	....	....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma	113	710	....	....	Sur l'Ile entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.					
Hébertville	421	2,501	....	....	1½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriac de Kaskouia ou Kinogami	40	262	....	....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, Rivière-aux-Sables	220	1,511	....	....	Côté E., Riv.-aux-Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière	172	1,320	....	....	6 milles en aval de la décharge du lac Kinogami.
			853	5,594	
Le long de la rivière Saguenay.					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi)	355	2,687	....	....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne	198	1,260	....	....	do N. do
Ville de Chicoutimi	327	1,935	....	....	do S. do
Saint-Fulgence	135	845	....	....	do N. do
Saint-Alphonse	153	1,071	....	....	Ext. O., Baie-des-Ha! Ha!
Bagotville (seulement le village)	88	508	....	....	do do
Saint-Alexis	287	1,749	....	....	Ext. S.-O. do
Anse-Saint-Jean	99	653	....	....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
Grands totaux	....	....	3,722	23,530	
Comté de Saguenay.					
Tadoussac, à l'embouch. de la rivière Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					

N° 5.—Tableau des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rivière nord du Saint-Laurent.

De	A	Distances intermédiaires.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
Québec	Beauport	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport	Chutes Montmorency	4	7	do
Chutes Montmorency	Ange-Gardien	3	10	do
Ange-Gardien	Château-Richer	6	16	do
Château-Richer	Sainte-Anne-de-Beaupré	6	22	do
Sainte-Anne-de-Beaupré	Saint-Joachim	5	27	do
Saint-Joachim	Saint-Tite-des-Caps	9	36	do
Saint-Tite-des-Caps	Baie-Saint-Paul	24	60	do
Baie Saint-Paul	Les Eboulements	9	69	do.
Les Eboulements	Saint-Irénée	9	78	do
Saint-Irénée	Pointe-à-Pic	9	87	do
Pointe-à-Pic	Malbaie	3	90	do
Malbaie	Cap-à-l'Aigle	3	93	do
Cap-à-l'Aigle	Saint-Fidèle	6	99	do
Saint-Fidèle	Saint-Siméon ou Rivière-Noire	10	109	do
Saint-Siméon	Port-au-Persil	8	117	do
Port-au-Persil	Pointe-au-Bouleau	9	126	do
Pointe-au-Bouleau	Anse-du-Portage	5	131	do
Trav., Anse-du-Portage (à trav. l'emb. de la riv. Saguenay)	Anse-à-l'Eau	1	132	do
Anse-à-l'Eau	Tadoussac	1	133	do
Tadoussac	Les-Petites-Bergeronnes	9	142	do
Les-Petites-Bergeronnes	Escoumains	9	151	do
Escoumains	Mille-Vaches	18	169	do
Mille-Vaches	Portneuf	9	178	Sur la grève—2 portages.
Portneuf	Saut-au-Cochon	7	185	do
Saut-au-Cochon	Ilots-de-Jérémie	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt
Ilots-de-Jérémie	Betshiamits (Betsiamits)	7½	210½	Sur la grève.
Betshiamits (Betsiamits)	Pointe-aux-Outardes	12	222½	do
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	237½	Voie nécess. à trav. la forêt
Manicouagan	Rivière-Godbout	27	264½	do do
Rivière-Godbout	Pointe-des-Monts	12	276½	do do
Pointe-des-Monts	Trinité	7	283½	On se sert de la grève.
Trinité	Ilots-à-Caribou	7½	291	do
Ilots-à-Caribou	Baie-des-Kani	22	313	do
Baie-des-Kani	Jambon	8	321	Voie nécess. à trav. la forêt
Jambon	Rivière-Sainte-Marguerite	12	333	do do
Rivière-Sainte-Marguerite	Sept-Iles	12	345	do do
Sept-Iles	Rivière-Moisy	19	364	On se sert de la grève.
Rivière-Moisy	Rivière-à-la-Truite	8	372	do
Rivière-à-la-Truite	Cormoran	8	380	do
Cormoran	Pigou	7	387	do
Pigou	Rivière-au-Bouleau	7	394	Belle grève—court portage.
Rivière-au-Bouleau	Rivière-Matémek	7	401	do do
Rivière-Matémek	Rivière-à-la-Chaloupe	8	409	do do
Rivière-à-la-Chaloupe	Rivière-Sheldrake	7	416	do do
Rivière-Sheldrake	Rivière-du-Tonnerre	7	423	do do
Rivière-du-Tonnerre	Portage-du-Loup-Marin	8	431	do do
Portage-du-Loup-Marin	Rivière-à-la-Pie	7	438	do do
Rivière-à-la-Pie	Rivière-Saint-Jean	7	445	do do
Rivière-Saint-Jean	Longue-Pointe	9	454	do do
Longue-Pointe	Poste-de-Mingan	5	459	do do
Poste-de-Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	477	do do
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	541	do do
Nataskouan	Tshikaska	18	559	
Tshikaska	Mécatina	75	634	
Mécatina	Bonne-Espérance	99	733	
Bonne-Espérance	Anse-aux-Blancs-Sablons	24	757	Borne du Labrador, de Terreneuve et du Canada.
Anse-aux-Blancs-Sablons	Baie-de-Forteau	12	769	
Baie-de-Forteau	Pointe-Amour. Phare	4½	773	

N.B.—*Voir* n° 13, pour les lignes télégraphiques de la Rive Nord et l'embranchement de Chicoutimi depuis la Baie-Saint-Paul.

N° 6.—POPULATION de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do	163	1,133
Mille-Vaches		1,115	do }	109 }	1,037 }
Portneuf	1,790		do }		
Sault-au-Cauchon			2	45	290
Ilots-de-Jérémie			1		
*Betshiamits (Betsiamits ou Bersimis)	552		110	176	687
Pointe-aux-Outardes			5		
Manicouagan	86	120	3	13	100
*Rivière Godbout			17	13	59
Pointe-des-Monts	106	243	3		
Trinité			3		
Ile-aux-Œufs }				24 }	127 }
Pointe-aux-Anglais }					
Rivière-Pentecôte }					
Cailles-Rouges }					
Ilots-au-Caribou				9	65
*Rivière Sainte-Marguerite			2 }	83 }	385 }
*Sept-Iles	191		35 }		
Rivière-Moisy	336	241	18	22	114
Rivière-à-la-Truite			2		
Cormoran			2		
Pigou			6		
Rivière-au-Bouleau			2		
Rivière-Matémek			2		
Rivière-à-la-Chaloupe			2		
Rivière Sheldrake			6 }	24 }	133 }
Petit-Manitou			}		
Rivière-au-Tonnerre			5	16	90
Rivière-du-Loup-Marin			3		
Rivière-à-la-Pie			6	42	240
Rivière Saint-Jean			13	27	173
*Longue-Pointe			14 }	75 }	310 }
*Mingan	560		110 }		
Pointe-aux-Esquimaux	862	1,775	75	181	967
Betchouan, etc				35	177
Nataskouan	358	480	44	53	286
Nampissipi }				22 }	90 }
Havre-à-la-Croix }					
Mécatina	280	410	Non obtenu. }	48 }	254 }
Tête-à-la-Baleine			}		
Baie-des-Moutons }				89 }	425 }
Tabatière }					
Anse-des-Dunes }					
Saint-Augustin }					
Blancs-Sablons }					
Bonne-Espérance	266	341	Non obtenu		
*Romaine				68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

* *Voir* les observations sur la page suivante.

Dans les localités marquées d'un astérisque (*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit :

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betshiamits	56	207	120	480
Rivière-Godbout	7	45	6	14
Rivière-Sainte-Marguerite et Sept-Iles	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan	18	96	57	214
Romaine	....	....	68	245
	99	458	316	1,228

La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Les états de population pour 1864 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimouski pour les endroits à partir du Saut-au-Cochon jusqu'à Romaine; et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf.

N° 7.—Distances—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	La ligne du comté	32	....	Par le ch. de de l'I. du P.-E.
La ligne du comté	Summerside	17	49	do
Summerside	Alberton	53	102	do
Alberton	Tignish	14	116	do
Charlottetown	Mount-Stewart	22	....	
Mount-Stewart	Georgetown	24	46	do
do	Souris	39	61	do
ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.				
Charlottetown	La line de comté	32	....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté	Cap Traverse	16	48	Diligence.
Cap Traverse	Cap Jourimain	12	60	Bateaux-traineaux.
Cap Jourimain	Au-Lac	45	105	Diligence.
Au-Lac	Saint-Jean, N.-B.	131	236	Chemin de fer Intercolonial.
do	Halifax, N.-E.	145	250	do
do	Québec, P.Q.	542	647	do
ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.				
Charlottetown	Georgetown	46	....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
Georgetown	Pictou	45	91	Steamer " Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro	Halifax, N.-E.	62	205	do do
do	Saint-Jean, N.-B.	214	357	Chemin de fer Intercolonial.
do	Québec, P.Q.	625	768	do

N° 8.—DISTANCES de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
Québec à Moncton, N.-B	500	....	Chemin de fer Intercolonial.
Moncton à Truro, N.-E	125	625	do
Truro à Halifax, N.-E	62	687	do
Québec à Moncton, N.-B	500	....	do
Québec à Saint-Jean, N.-B	89	589	do
Québec à Moncton, N.-B	500	....	do
Moncton à Pointe-du-Chêne, N.-B	18	518	do
Pointe-du-Chêne à Summerside, I.P.-E	35	553	Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Summerside à Charlottetown, I.P.-E	49	602	Chemin de fer de l'I. P.-E.
Québec à Truro, N.-E	625	....	Chemin de fer Intercolonial.
Truro à New-Glasgow, N.-E	43	668	Embranchement de Pictou.
New-Glasgow à Pictou, N.-E.	9	677	do do
Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E	50	727	Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Québec à New-Glasgow, N.-E	668	....	Ch. de fer Intercol. et emb. de Pictou.
New-Glasgow au détroit de Canso	80	748	do des Comtés de l'Est.
Du détroit de Canso à Sydney, C.-B	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N.B.—Le terminus du chemin de fer Intercolonial se raccordant, à la Pointe-Lévis, avec le chemin de fer du Pacifique Canadien à Québec, a été raccourci de 10 milles en 1885.

Les distances, alors, entre Québec et les provinces maritimes, par cette ligne, sont affectées en conséquence, étant 10 milles moins que celles indiquées dans ces tables.

N° 9.—Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
Québec à la Rivière-du-Loup	126	....	Chemin de fer Intercolonial.
De la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.-B.	80	206	Chemin de Témiscouata.
D'Edmundston à Frédéricton	160	366	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick
De Frédéricton à la jonction de Frédéricton	22	388	do de Frédéricton.
De la jonction de Frédéricton à Saint-Jean	46	434	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De Saint-Jean à Halifax, N.-E.	276	710	Ch. de fer Intercolonial.
De Québec à la jonction de Frédéricton	388	....	Ainsi que ci-dessus.
De la jonc. de Frédéricton à la jonc. de McAdam	40	428	Chemin de fer de St-Jean et du Maine.
do McAdam à Saint-André	43	471	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	463	Ch de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De Québec à Edmundston	206	....	Comme ci-dessus.
D'Edmundston à Woodstock, N.-B.	113	319	Chemin de fer du N.-Brunswick.
De Woodstock à la jonction de McAdam	51	370	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Jean	85	455	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De la jonction de McAdam à Saint-André	43	413	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	405	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
De Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-E.	42	....	Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
De Digby à Annapolis, ch. de f. en partie const.	18	60	Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
D'Annapolis à Halifax	130	190	Ch. de fer de Windsor et Annapolis.
De Digby à Yarmouth	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest

Note.—Le tableau qui précède, publié dans les rapports précédents, a été modifié d'après les plus récents tableaux des chemins de fer.

De Digby à Annapolis une ligne de chemin de fer est en partie construite et l'on continue sa construction en 1886.

Voir note sur la page précédente, au sujet du nouveau terminus du chemin de fer Intercolonial à Lévis, qui est raccourci de 10 milles.

N° 10.—Distances depuis Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing, lac Supérieur), jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

—	Milles statutaires.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Port-Arthur au lac Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Port-Arthur, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer Canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitation entre Port-Arthur (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 429 milles. (*Voir* tableau suivant.)

—

N° 11.—Distances de Québec à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Ottawa; de là par Perth, Toronto et Orangeville, par l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Owen-Sound; de là par les steamers du C.C.P., à travers les lacs Huron et Supérieur, jusqu'à Port-Arthur; de là par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg.

Route d'été par les chemins de fer et les vapeurs des lacs, 1884-85-86.

De	A	Milles statutaires.	
		Distances interméd.	Distances totales.
Québec	Montréal (Jonction de Saint-Martin), chemin de fer de la Rive-Nord	159	159
	Ottawa, ligne principale du C.C.P.	108	267
	Perth, ligne auxiliaire du C.C.P.	59	326
	Jonction de Toronto à 4½ milles de Toronto	199	525
	Orangeville	43½	568½
	Owen-Sound	73½	642
	Canal du Saut-Sainte-Marie—Vapeur—Lac Huron	250	892
	Port-Arthur—Vapeur—Lac Supérieur	280	1,172
	Winnipeg, ligne principale du C.C.P.	429	1,601

Note.—La route de Québec à Montréal, par le chemin de fer de la Rive-Nord, est de 171 milles; de là à Toronto, par le Grand-Tronc, 333 milles; de là à la Jonction de Toronto, 4½ milles, ou 508½ milles en tout depuis Québec.

Pour les distances par la route qui précède jusqu'à Port-Moody et Yokohama, en partant de Liverpool, *voir* la Partie IV, table n° 2.

Pour le tableau comparatif des distances depuis Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, jusqu'à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les plus courtes routes océaniques, et par les plus courtes routes de chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis, dans l'Amérique du Nord, *voir* Partie IV.

Pour le coût de la construction des chemins de fer de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien, pour les subventions accordées à ces chemins de fer et à d'autres chemins de fer, et pour autres détails, *voir* Partie IV.

N° 12.—Manitoba et Territoire du Nord-Ouest—Population—Propriété—Navigation.

Localités.	1884.	
	Population.	Valeur de la propriété imposable.
		$
Emerson, frontière des Etats-Unis, 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique	1,500	706,725
Winnipeg	25,000	27,432,900
Portage-la-Prairie	2,551	2,300,000
Brandon	2,082	3,014,306
Régina	613	500,000
Calgary	300	500,000

Chiffre de la population et des voteurs.—Ce qui suit est un sommaire classifié de la population et des voteurs dans chacun des nouveaux districts électoraux, en 1886.

Localités.	Population.	Voteurs.
Assiniboia	795	506
Beautiful Plains	1,665	654
Brandon-Est	2,919	1,247
Brandon-Ouest	2,855	1,396
Carillon	1,861	642
Cartier	1,112	788
Cypress	2,194	913
Dennis	2,735	1,289
Dufferin-Nord	1,750	1,294
Dufferin-Sud	6,607	1,872
Emerson	4,813	889
Kildonan et Saint-Paul	787	553
Lakeside	Incomplet.	Incomplet.
La Verandrye	2,739	920
Lorne	2,210	1,149
Minnedosa-Est	2,372	1,339
Minnedosa-Ouest	1,400	814
Morris	7,398	1,700
Mountain	2,419	1,196
Norfolk	1,918	925
Portage	Incomplet.	Incomplet.
Rockwood	1,771	902
Russell	1,420	744
Saint-André	1,639	701
Saint-Boniface	2,149	807
Saint-Clement	1,046	605
Saint-François-Xavier	1,026	1,057
Shoal Lake	2,175	1,731
Souris	1,185	529
Springfield	1,262	638
Turtle Mountain	3,048	1,371
Westbourne	1,195	850
Winnipeg (Nord et Sud)	19,574	7,891
Woodlands	1,721	952

Rivières.	Longueur navigable.	Nombre de bateaux à vapeur.
	Milles.	
Rivière Rouge	100	10
Rivière Assiniboine	700	2
Lac Winnipeg	250	9
Rivière Saskatchewan	1,000	5
Rivières Athabaska et de la Paix	1,000	1

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	Longueurs—Distances en milles. En construction	Longueurs—Distances en milles. Lignes complètes.	Date de leur établissement.
		Milles.	Milles.	Milles.	
Terreneuve.					
Port-aux-Basques	Phare du Cap Ray	14	... .	14	1er avril 1883.
Section du Cap-Breton.					
Meat-Cove	Baie d'Achepée	$10\frac{1}{2}$	....	....	7 nov. 1880;
Baie-d'Achepée (Aspee)	Havre-O'Neil (Maison à Michemin)	15	$25\frac{1}{2}$	....	1er août 1882.
Havre-O'Neil	Baie Nord d'Inganiche	9	$34\frac{1}{2}$	....	1er avril 1882.
Baie Nord d'Inganiche	Havre d'Iganiche	$10\frac{1}{2}$	45	....	
Havre-d'Inganiche	McLennan's	23	68	....	
Havre-de-McLennan	Sainte-Anne Baie du Sud)	19	87	....	
Havre-de-Sainte-Anne	Baddeck (ligne de ceinture)	13	100	....	1er janv. 1882.
Baddeck	Englishtown	6	106	....	19 juillet 1882.
Englishtown	Anse-de-Kelly	2	108	....	
Anse-de-Kelly	Grand-Bras-d'Or ($\frac{1}{2}$ mille de câble)	6	114	....	
Grand-Bras-d'Or	Sydney-Nord	$12\frac{1}{2}$	$126\frac{1}{2}$	....	7 nov. 1880.
	Lignes aériennes ..... 126 Câble ..... $0\frac{1}{2}$	....	....	$126\frac{1}{2}$	
Iles de la Madeleine.					
Amherst	Phare d'Amherst	9	....	....	10 juin 1881.
Phare d'Amherst	Village de l'Etang-du-Nord	15	24	....	1er déc. 1881.
Village de l'Etang-du-Nord	Phare do	1	25	....	do
Phare do	Havre-aux-Maisons ($\frac{14}{100}$ mille de câble)	8	33	....	do
Havre-aux-Maisons	Ile-de-Wolfe	$28\frac{1}{2}$	$61\frac{1}{2}$	....	25 sept. 1881.
Ile-de-Wolfe	Grosse-Ile	11	$72\frac{1}{2}$	....	17 août 1880.
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	$83\frac{1}{2}$	....	18 fév. 1882.
do	R. aux Oiseaux (tout câble)	$18\frac{1}{4}$	$101\frac{3}{4}$	....	20 août 1881.
do	Meat Cove do	55	$156\frac{3}{4}$	....	7 nov. 1880.
Pointe Basse, C. B., Nouvelle-Ecosse.	Lignes aériennes ..... $83\frac{3}{8}$ Câble ..... $73\frac{3}{8}$	....	....	$156\frac{3}{4}$	
Lingan	Pointe Basse	5	....	5	1er août 1881.
Section de la Nouvelle-Ecosse.					
Dartmouth	....	0	....	....	
Musquodoboit	....	$28\frac{1}{2}$	$28\frac{1}{2}$	....	
H.-aux-Nav. *via* Anse-aux-M.	....	$23\frac{1}{2}$	52	....	
Tangier	....	$20\frac{1}{2}$	$72\frac{1}{2}$	....	
Sheet Harbour	....	18	$90\frac{1}{2}$	....	
Havre-du-Castor	....	10	$100\frac{1}{2}$	....	
Liscomb	....	36	$136\frac{1}{2}$	....	
Sherbrooke	....	$11\frac{1}{2}$	148	....	
Havre-d'Isaac	....	36	184	....	
Anse de Manthorn	....	3	187	....	
Torbay	....	10	197	....	
Whitehaven (ligne de ceint.)	....	11	208	....	
				208	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES.—*Suite.*

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-médiaires.	En construction	Lignes complètes.	
Escuminac.					
Chatham....	Ruisseau-Noir....	5½	....	....	
Ruisseau-Noir....	Baie-du-Vin....	15	20½	....	
Baie-du-Vin....	Escuminac....	9½	30	....	
Escuminac....	Phare de la Pointe Escuminac.	12	42	....	
			....	42	1er fév. 1885.
Quarantaine.					
Québec....	L'Ange-Gardien....	13	....	....	
L'Ange-Gardien....	St-Pierre (¾ mille de câble)....	4	17	....	
Saint-Pierre....	Sainte-Pétronille....	4½	21½	....	
Sainte-Pétronille....	Saint-Laurent....	6½	28	....	1er déc. 1884.
Saint-Laurent....	Saint-Jean....	7	35	....	
Saint-Jean....	Saint-François....	6¾	41¾	....	1er mars 1885.
Saint-François....	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5½ milles de câble)....	9	50¾	....	
Quai de la Grosse-Ile....	Hôpital....	1¼	52	52	Juin 1885.
			....		
	Milles.				
	Lignes aériennes.... 46				
	Câbles.... 6				
	Total.... 52				

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
BAIE DE FUNDY.					
Section de Campo-Bello, N.B.					
East-Port, Maine	Welchpool ($1\frac{7}{8}$ mille de câble).	$2\frac{3}{8}$	....	....	1er mai 1881.
Welchpool	Cable-Hut (Anse de la Liberté)	$7\frac{1}{2}$	....	....	
			....	$9\frac{7}{8}$	
Section de Grand-Manan.					
Anse-de-la-Liberté............	Cable-Hut (L.-Remous) câble.	$7\frac{1}{4}$	....	....	
Long-Remous	Anse-de-Flagg	3	$10\frac{1}{4}$	....	18 nov. 1880.
Anse-de-Flagg......................	Anse-de-Woodward	6	$16\frac{1}{4}$	....	26 nov. 1880.
Anse-de-Woodward	Grand-Havre	2	$18\frac{1}{4}$	....	18 jan. 1881.
Grand-Havre	Anse-au-Loup-marin...	$4\frac{1}{2}$	$22\frac{3}{4}$	....	1er nov. 1882.
Anse-au-Loup-marin..........	Southern Head....................	$5\frac{1}{2}$	$28\frac{1}{4}$	....	18 jan. 1881.
			....	$28\frac{1}{4}$	
	Lignes aériennes 29				
	Câbles........................ $9\frac{1}{8}$				
	$38\frac{1}{8}$				
Anticosti.					
Bassin-de-Gaspé	L'Anse-à-Fougère..................	28	....	....	16 oct. 1881.
L'Anse-à-Fougère	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	$44\frac{1}{4}$	$72\frac{1}{4}$	$72\frac{1}{4}$	do
Baie-aux-Renards......	Pointe-Heath.........................	23	....	....	11 août 1881.
Pointe-Heath	Pointe-Sud.	$32\frac{1}{2}$	$55\frac{1}{2}$		20 juillet 1881.
Pointe-Sud......	Crique-à-la-Chaloupe......	$17\frac{1}{4}$	73	....	27 juillet 1881.
Crique-à-la-Chaloupe	Lac-Salé	$52\frac{1}{2}$	$125\frac{1}{4}$	....	7 juillet 1881.
Lac-Salé	Pointe-Sud-Ouest	15	$140\frac{1}{4}$	....	19 oct. 1881.
Pointe-Sud-Ouest......	Rivière-Jupiter	7	$147\frac{1}{2}$	....	18 oct. 1880.
Rivière-Jupiter	Rivière-à-la-Loutre	$17\frac{1}{2}$	165	....	
Rivière-à-la-Loutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187	....	8 oct. 1881.
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-à-l'Aigle (Baie Ellis).....	10	197	....	
Cap-de-l'Aigle	Baie-de-l'Ouest	14	211	....	1er août 1881.
Pointe-Ouest	Baie-des-Anglais	3	214	....	1er juillet 1882.
			....	214	
	Lignes aériennes 242				
	Câble .... $44\frac{1}{4}$	....	....	$286\frac{1}{4}$	
Rive sud du Saint-Laurent.					
Grand-Métis .... (Subventionné par l'Etat—la Cie de télégraphe *Great North-Western*..................	Bassin-de-Gaspé.......	206	....	....	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*
CONSTRUITES ET PROJETÉES.

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur tablissement.
De	A	Intermédiaires	En construction	Lignes complètes	
Rive Nord du St-Laurent.					
Baie-Saint-Paul	Murray Bay	30	....	....	Construite par une compagnie privée; aujourd'hui sous le contrôle de l'État
Malbaie	Saint-Fidèle	10	10	....	23 juillet 1881.
Saint-Fidèle	Saint-Siméon	11	21	....	
Saint-Siméon	Anse-du-Portage	23	44	....	
Anse-du-Portage	Tadoussac (1½ mille de câble à l'embouchure du Saguenay)	2	46	....	7 nov. 1881.
Tadoussac	Bergeronnes	15	61	....	
Bergeronnes	Escoumains	12	73	....	
Escoumains	Saut au-Mouton	16	89	....	
Saut-au-Mouton	Village de Portneuf	11½	100½	....	Octobre 1882.
Village de Portneuf	Phare de do	9	109½	....	
Phare de do	Saut-au-Cochon	7	116½	....	
Saut-au-Cochon	Betsiamits (Bersimis)	31	147½	....	
Betsiamits (Bersimis)	Pointe-aux-Outardes (câble)	12	159½	....	
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	18	177½	....	Août 1883.
Manicouagan	Rivière-Godbout (câble)	26	203½	....	Octobre 1883.
Rivière-Godbout	Pointe-des-Monts	18½	222	....	do
Pointe-des-Monts	Baie-de-la-Trinite	7½	229½	....	Déc. 1883.
Baie-de-la-Trinité	Pentecôte	31	260½	....	do
Pentecôte	Sept-Iles (voir la note)	29½	290	....	24 déc. 1884.
Sept-Iles	Rivière-Moisy (voir la note)	19	309	....	4 février 1885.
	Total en operation	309			
	Lignes aériennes 269¾				
	Câbles 39¼				
		....	....	309	4 février 1885.
Rivière-Moisy	Riv.-à-la-Chaloupe (voir note).	45	....	....	1er nov. 1886.
Rivière-à-la-Chaloupe	Poste de Mingan	50	....	....	Projetée.
Poste de Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18			
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64			
Nataskouan	Tshikaska	18			
Tshikaska	Wapitagum	42			
Wapitagum	Mécatina	33			
Mécatina	Shécatica	50			
Shecatica	Bonne Espérance	49			
Bonne-Espérance	Blancs-Sablons	24			
	Distances totales	702			

NOTE —La ligne télégraphique de la rive nord qui a été sous le contrôle d'une compagnie privée depuis Québec jusqu'à la Baie-Saint-Paul, a été prolongée par le gouvernement fédéral, depuis 1881, à partir de Murray Bay, en descendant, jusqu'à un point situé à 54 milles en bas de la Rivière-Moisy, 1er novembre 1886, et doit être continuée jusqu'à la Baie-de-Forteau, 12 milles à l'est de l'Anse-aux-Blancs-Sablons, ou jusqu'au phare de la Pointe-Amour, à l'entrée d'amont du Détroit de Belle-Ile.

Voir les tables précédentes Nos 5, 6, 7.

Les distances indiquées dans la table n° 5 ne s'accordent pas avec celles ci-dessus, pour la raison qu'elles ont été estimées dans plusieurs cas, et que la ligne télégraphique ne suit pas partout la même route.

Suivant les derniers rapports, la ligne télégraphique, telle que construite, en contournant les baies, etc., mesure :

Pentecôte à Sept-Iles	70	milles
Sept-Iles à Rivière-Moisy	46	do
Riv.-Moisy en aval jusqu'à un point en amt. de la R.-à-la-Chaloupe	60	do
	176	

Toutes les distances ne seront corrigées qu'après avoir été mesurées avec précision.

Nº 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaire: Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Chicoutimi.					
Baie-St-Paul	Saint-Urbain	9			
Saint-Urbain	Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche)	37	46		
Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche)	Saint-Alexis	31½	77½		1er sept. 1881.
Saint-Alexis	Saint-Alphonse de Bagotville	3	80½		
St-Alphonse de Bagotville	Chicoutimi	11½	92		
	Ligne aérienne			92	
Lignes dans le Nord-Ouest.					
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle	17			Janv. 1883.
Fort-Qu'Appelle	Buttes du Tondre	46	63		Sept. 1883.
Buttes du Tondre	Humboldt	78	141		1878-9.
Humboldt	Saskatchewan	55	196		Nov. 1883.
Saskatchewan	Battleford	85	281		1878-9.
Saskatchewan (Traverse de Clark)	Prince-Albert, ligne d'embran.			83	Déc. 1883.
Battleford	Méridien	84	365		
Méridien	Sentier Victoria	80	445		
Sentier Victoria	Lac-au-Foin	56	501		
Lac-au-Foin	Fort-Edmonton	36	537		1878-9.
				537	
Embranchements.					
Traverse de Clark	Saskatoon			14	
Edmonton	Saint-Albert			9	Mai 1885.
Sections du Sud du chemin de fer.					
Jonction de Galt	Lethbridge	107			
Lethbridge	McLeod	28½	135½		
McLeod	Fort-McLeod	½	136	136	Mai 1885.
Mâchoire-d'Orignal	Montagne-des-Bois			90½	Juin 1885.
	Total, lignes du N.-Ouest			869½	

N.B.—Nouvelle ligne en voie de construction. De Battleford à Edmonton, au nord de la Saskatchewan-Nord. L'ancienne ligne devant être abandonnée.

	Milles.
La distance mesurée pour la nouvelle ligne de Battleford à Edmonton est de	290
Elle est construite aujourd'hui, sur des poteaux d'épinette rouge, depuis Edmonton en gagnant l'est, jusqu'au Ruisseau du Lac-à-la-Selle, *viâ* le Fort Saskatchewan et Victoria	108
Sur des poteaux de fer, depuis Battleford, en gagnant l'ouest sur un parcours de	33
La balance des poteaux de fer devant se rendre à Fort-Pitt, est maintenant *en route* pour être livrée, pour un parcours de	55
mais la saison est trop avancée pour les planter en décembre 1886.	
On a demandé récemment des soumissions pour des poteaux d'épinette rouge, pour le reste de la distance entre Fort-Pitt et le Lac-à-la-Selle.	94
Total	290

Voir Rapport F. N. Gisborne, 2. 12. 86.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

Réseau de télégraphes et de câbles actuellement entretenus par le gouvernement fédéral—676½ milles, soit 79½ milles de moins que par la route de 1880.

CONSTRUITES.

Localités. De	Localités. A	Date de la construction.	Milles.
Colombie-Britanique.			
Lignes aériennes de l'Ile Vancouver—			
Victoria	Baie-du-Départ	1878	74½
Nanaïmo	Valdès	1881	15
Victoria	Pointe-Clover.	1884	2½
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington Pointe-Clover	Dungeness	1884	17
Câbles du détroit de Géorgie—			
Traverses du Bras Saanich		1878 et 1881	2
do de l'île Gabriola		1881	1
Ile Valdès	Pointe-Gray	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann., continent—			
Pointe-Gray	Granville	1881	15
Granville	New-Westminster	1881	11½
New-Westminster	Matsqui (y compris câbles)	1864 et 1881	35½
Matsqui	Creek-de-la-Cache do	1864 et 1878	181
Creek-de-la-Cache	Barkerville, Caribou	1865 et 1878	272½
do	Kamloops	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (ligne-mère) 2 câbles d'un ½ mille chaque		1881	½
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's Landing (Y comp. ½ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.)			18
De New-Westminster à Port-Moody			7½
	Total de milles		721½

Plus un fil additionnel de 44 milles entre New-Westminster et la frontière des Etats-Unis à 8 milles de Mataqui.

	Milles.
Ligne aérienne	680½
Câbles	41
	721½

Voir page suivante.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ETAT—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

PARTIE TRANSFÉRÉE A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

	Milles.
Les anciennes lignes entre Victoria et le Ruisseau Caché (comprenant les câbles à travers le détroit de Georgie	356
Et du Ruisseau Caché à Kamloops	48
Ainsi que les embranchements :—	
De New-Westminster à Port-Moody	7½
De Victoria à Dungeness. Câble à travers le détroit de San Juan de Fuca	19½
Total transféré à la Cie du ch. de fer Can. du Pac	431

PARTIE MISE EN OPÉRATION PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE POUR LE COMPTE DE L'ÉTAT.

La nouvelle ligne, longue de 4 milles, qui a été construite et qui relie la station de Ashcroft au Ruisseau Caché.

	Milles.
Cette ligne et celle s'étendant du Ruisseau Caché à Baskerville mesurent	272½
Et l'embranchement de New-Westminster au débarcadère de Ladner	18
Total opéré par la Cie du ch. de f. C. du P. pour l'Etat.	290½
Total des anciennes lignes	721½

MEMO—La station de Ashcroft est située sur la ligne du chemin de fer. Le Ashcroft indiqué sur les cartes imprimées n'a été qu'un bureau temporaire, depuis abandonné, et situé à quelque distance à l'ouest de la station Ashcroft.

La distance entre Victoria et Nanaïmo est d'environ 73 milles.

Celle entre Victoria et Esquimault d'environ 3 milles.

Par F. N. Gisborne, 9-12-86.

N° 13.—Résumé indiquant la proportion des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'Etat dans les diverses provinces.

—	Distances en milles.				Grand total.
	Ligne intermédiaire.		En construction,		
	Aérien.	Câbles.	Aérien.	Câbles.	
Terreneuve—Ligne subventionnée—					
De Port-aux-Basques au Cap-Ray	14	....	14	....	14
Nouvelle-Ecosse—					
De Sydney à Meat-Cove	126	½	....	....	....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée)	208	....	334	½	....
De la Pointe-Basse à Lingan	5	....	339	½	....
De Barrington à l'île du Cap-Sable	16	1¾	355	2¼	357¼
Nouveau-Brunswick—					
Lignes de la Baie de Fundy	29	9⅛	29	9⅛	....
De Chatham à Escuminac	42	....	71	....	80⅛
Québec—					
Rive-Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin-de-Gaspé } Bureau de la Cie de télégraphe *Great-North-Western*	206	....	....	....	....
Iles de la Madeleine	83⅝	73⅜	289⅝	....	....
Iles d'Anticosti	242	44¼	531⅝	117⅝	....
Rive nord du Saint-Laurent	269¾	39¼	801⅜	156⅞	....
Chicoutimi	92	....	893⅜	156⅞	....
Quarantaine, Grosse-Ile	46	6	939⅜	162⅞	1,102
Territoire du Nord-Ouest	869½	....	....	....	869½
Colombie-Britannique	680½	41	....	....	721½
Totaux	2,929⅛	215¼	....	....	3,144⅜

Voir les notes des deux pages précédentes relativement aux lignes de "*Québec*," du "*Territoire du Nord-Ouest*" et de la "*Colombie-Britannique*."

TARIF

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

N° 13.—Lignes télégraphiques de l'État.—

Distances intermédiaires.	BUREAUX. (Les lignes sur lesquelles ces bureaux sont situés s'étendent au nord et au nord-est de la Baie-St-Paul.)	Chicoutimi.	Saint-Alphonse.	Saint-Alexis.	La-Cruche (Lac Ha! Ha!)	Saint-Urbain.	Baie-Saint-Paul.	Murray Bay (Malbaie).	Saint-Fidèle.	Saint-Siméon.	Tadoussac.	Bergeronnes.	Escoumains.	Saut-au-Mouton.
Milles.	Distances progressives.	0	11½	14½	46	83	92	122	132	143	168	183	195	211
0	Chicoutimi	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	25
11½	Saint-Alphonse	......	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20
3	Saint-Alexis	......	......	0	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20
31½	La-Cruche (Lac Ha! Ha!)	......	......	......	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20
37	Saint-Urbain	......	......	......	......	0	15	15	15	15	15	15	20	20
9	Baie-Saint-Paul	......	......	......	......	......	0	15	15	15	15	15	20	20
30	Murray Bay (Malbaie)	......	......	......	......	......	......	0	15	15	15	15	20	20
10	Saint-Fidèle	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	15	15	15
11	Saint-Siméon	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	15	15
25	Tadoussac	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	15
15	Bergeronnes	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15
12	Escoumains	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15
16	Saut-au-Mouton	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0
11½	Portneuf	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
16	Saut-au-Cochon	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
31	Betsiamits	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
27	Manicouagan	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
29	Rivière-Godbout	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
18½	Pointe-des-Monts	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7½	Baie-de-la-Trinité	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
31	Pentecôte	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
29½	Sept-Iles	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
19	Rivière-Moisy	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
45	Rivière-à-la-Chaloupe	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
50	Mingan	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
18	Pointe-aux-Esquimaux	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......

Rive nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent— TARIF.

Portneuf.	Saut-au-Cochon.	Betsiamits.	Manicouagan.	Rivière-Godbout.	Pointe-des-Monts.	Baie-de-la-Trinité.	Pentecôte.	Sept-Iles.	Rivière-Moisy.	Rivière-à-la-Chaloupe.	Mingan.	Pointe-aux-Esquimaux.
222½	238½	269½	296½	325½	344	351½	382½	412	431	476	526	544
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35
20	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35	35
15	20	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35
15	15	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35
15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35	35
15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35
15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35
15	15	15	15	20	20	20	20	25	25	25	35	35
0	15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	35	35
......	0	15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	35
......	......	0	15	15	15	15	15	20	20	25	25	25
......	......	......	0	15	15	15	15	20	20	20	25	25
......	......	......	......	0	15	15	15	15	20	20	25	25
......	......	......	......	......	0	15	15	15	15	20	20	20
......	......	......	......	......	......	0	15	15	15	20	20	20
......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	15	20	20
......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	20	20
......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	20
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0

NOTE.

Ce tarif est celui d'une dépêche de 10 mots ou moins, outre la signature et l'addresse.

Lorsque le taux est de 25 c. ou moins, ajoutez 1 c. pour chaque mot en sus de 10.

Lorsque le taux est de 35 c. ou moins, ajoutez 2 c. pour chaque mot en sus de 10.

Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et *se terminant* à Québec, ajoutez 15 c., et 1 c. au tarif de la ligne de l'Etat.

Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie-Saint-Paul, et *au delà* de Québec, ajoutez le taux entier de la Cie de Télégraphe du Grand Nord-Ouest au tarif de la ligne de l'Etat.

Toutes les *dépêches locales*, entre les différents bureaux de la ligne de l'Etat, seront mises au compte du bureau de destination.

Quant aux *dépêches étrangères*, c'est-à-dire celles qui sont expédiées au delà des lignes de l'Etat, la répartition s'en fera au bureau de répartition et de transfert de la Baie-Saint-Paul, en indiquant les proportions respectives pour "la ligne de l'Etat" et "les autres lignes."

N° 13.—RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—CANADA.

LOCALITÉS—DISTANCES—TARIF.

Localités.	Distances totales en milles. Lig'es terrestres.	Câble.	Totaux.	Taux pour une dépêche de 10 mots, et pour chaque mot additionnel. Adresses et signatures gratis.		
Nouvelle-Ecosse—						
Entre North Sydney et Meat-Cove, Cap-Nord	126	½	126½	25c. et 2c.		
Entre Barrington et le Phare du cap de l'Ile-de-Sable	16	1¾	17¾	12c. et 1c.		
Nouveau-Brunswick—						
Entre les bureaux du Grand-Manan	21	....	....	15c. et 1c.		
do do do et Campo-Bello	6	7¼	....	25c. et 2c.		
do do do do et Eastport, Etats-Unis	....	1⅞				
Entre Chatham et Escuminac	42	....	80¼	25c. et 2c. / 15c. et 1c.		
Québec—						
Entre les bureaux des Iles-de-la-Madeleine	83⅝	....	....	25c. et 2c.		
do do do et North-Sydney	126½	73⅝	283¾	75c. et 5c.		
Entre les bureaux de l'Ile-d'Anticosti	214	....	....	25c. et 2c.		
do do do et Gaspé	28	44¼	286¼	75c. et 5c.		
Entre les bureaux de la Rive Nord du St-Laurent à l'est et à l'ouest de Bersimis	....	....	....		15c. et 1c.	Suivant la distance.
do do de la Rive Nord du St-Laurent à l'est et l'ouest de Bersimis	430¼	39¼	469½		35c. et 2c.	
Entre les bureaux de l'Ile-d'Orleans	24	....	....	15c. et 1c.		
do do do et Québec	17	¾	....	15c. et 1c.		
do do do et Grosse-Ile	5	5¼	....	25c. et 1c.		
do do de la Grosse-Ile et Québec	....	....	52	25c. et 1c.		
Territoire du Nord-Ouest—						
Entre Qu'Appelle et Edmonton	537	....	....	75c. et 5c.		
Embranch. de la Traverse-de-Clark à Prince-Albert	83	....	....			
do do Saskatoon	14	....	....			
do d'Edmonton à Fort-Saskatchewan	24¾	....	....			
do do Fort-Albert	9	....	....			
do de la Jonction-de-Galt à Fort-McLeod	136	....	....			
do de la Mâchoire-de-l'Orignal à la Montagne-de-Bois	90½	....	894½			
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 75c. et 5c. suivant la distance.						
Exemple—De Qu'Appelle à Fort-Qu'Appelle, distance de 17 milles, le taux sera de 25c. pour 10 mots et de 2c. pour chaque mot additionnel; de Qu'Appelle à Battleford, distance de 281 milles, le taux est de 50c. pour 10 mots et de 3c. pour chaque mot additionnel.						
Colombie-Britannique—						
Entre Ashcroft et Barkerville	276½	....	276½	50c. et 3c.		
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 50c. et 3c. suivant la distance, tel qu'expliqué dans l'exemple ci-dessus.						

En proportion de sa population le Canada jouit de plus grands avantages sous le rapport du télégraphe que tout autre pays du monde. Il y a en Canada un bureau télégraphique par 1,914 âmes, tandis que le rapport n'est que d'un bureau pour 3,700 âmes aux Etats-Unis, et de un pour 6,508 dans la Grande-Bretagne. Grâce à de tels moyens de communication, même dans les régions éloignées, où la population est faible pour le présent, l'immigrant ne se trouve pas éloigné, quel que soit l'endroit où il se fixe au Canada, et il lui est possible de disposer de ses récoltes, etc., aux meilleures conditions possibles.

N° 14.—Superficie et population du globe terrestre, compilées autant que possible d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe	Austro-Hongrie			
	Belgique	1880	240,940	37,741,434
	Iles Britanniques et Gibraltar, Malte, etc.	1880	11,373	5,519,844
	Bulgarie	1881	121,237	35,422,407
	Danemark et Islande	.....	27,538	2,000,000
	France	1880	55,260	2,093,410
	Empire allemand	1881	204,096	37,672,048
	Grèce	1880	208,744	45,194,177
	Hollande	1879	19,353	1,979 775
	Italie	1880	13,679	4,270,098
	Montónégro	1881	114,408	28,459,451
	Portugal	.....	1,710	245 380
	Roumanie	1879	35,812	4,745,124
	Russie d'Europe	.....	49,262	5,376,000
	Servie	1882	2,074,686	84,851,886
	Espagne	1879	18,767	1,670,000
	Suède et Norvège	1879	195,775	16,643,389
	Suisse	1881	293,849	6,391,398
	Turquie d'Europe	1880	15,991	2,846,102
		.....	80,000	5,275,000
	Total	.....	3,784,480	328,379,923
Asie	Afghanistan			
	Arabie (Ind.)	.....	278,600	2,500,000
	Beloutchistan	.....	1,500,000	3,265,000
	Inde anglaise	.....	140,000	1,000,000
	Empire chinois	1881	1,473,687	253,382,186
	Iles des Indes Orientales	.....	4,539,750	434 580,000
	Autres Indes	.....	786,500	34,500,000
	Turkistan, indépendant	.....	873,151	36 504 250
	Japon	.....	194,345	3,000,000
	Perse	.....	147,649	35 925,313
	Etablissements portugais	.....	636,000	6 000,000
	Russie d'Asie	.....	7,134	877,500
	Turquie do	1882	6,250,707	15,186,456
		.....	729,981	17,536,465
	Total	.....	17,557,484	843,257,170
Afrique	Abyssinie			
	Algérie	.....	158,000	3,000,000
	Afrique britannique du Sud	.....	123,000	2,870,000
	Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas	.....	546,230	1,890,500
	Egypte	.....	4,000,000	50,000,000
	Côte d'Or, Sierra-Leone, etc.	.....	870,000	17,400,000
	Libérie	1881	17,6 9	6 9,966
	Guinée inférieure	.....	50,000	1,500,000
	Madagascar	.....	280,000	2,000,000
	Maroc	.....	228,570	3,000,000
	Etats libres d'Orange	.....	260,000	6,000,000
	Etablissements portugais	.....	42,470	50,000
	Sahara	.....	697,365	2,410,000
	Sénégambie	.....	2,500,000	5,000,000
	Soudan	.....	147,000	4,000,000
	Transvaal	.....	1,250,000	30,000,000
	Tripoli	.....	114,360	700,000
	Tunis	.....	344,400	1,200,000
	Zanzibar	.....	45,716	1,500,000
		.....	100,000	5,000,000
	Total	.....	11,774,720	138,190,466

N° 14.—Superficie et population du Globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Amérique	Confédération canadienne	1881	3,470,392	4,324,810
	Groënland		750,000	14,000
	Mexique		741,820	9,650,000
	Terreneuve	1874	40,200	161,389
	Etats-Unis	1880	3,603,884	50,152,866
			8,606,296	64,303,065
	Amérique Centrale		164,900	2,600,000
	Antilles		150,000	4,500,000
	République Argentine	1880	1,357,896	2,540,000
	Bolivie		500,870	2,325,000
	Brésil		3,288,000	10,200,000
	Chili	1882	182,790	2,234,000
	Colombie		320,750	3,100,000
	Equateur		248,380	1,066,000
	Guiane	1881	178,370	341 800
	Patagonie		375,000	200,000
	Paraguay		56,700	293,814
	Pérou		503 380	3,374,000
	Uruguay	1880	69 800	450,000
	Vénézuela	1881	403,276	2, 75,245
	Total		16,406,408	99,602,954
Australasie	Australie	1881	2,916,555	2,235,734
	Nouvelle-Zélande	1881	106,260	489,993
	Tasmanie	1881	26,215	115,705
	Total		3,079,030	2 841,432
Polynésie			350,000	30,000,000

RÉCAPITULATION.

	Europe environ		3,800,000	329,000,000
	Asie do		17,600,000	844,000,000
	Afrique do		11,800,000	189,000,000
	Amérique do		16,500,000	100,000,000
	Australasie do		3,100,000	3,000,000
	Polynésie do		350,000	30,000,000
			53,150,000	1,445,000,000
	Various			5,150,000
	Grand total		53,150,000	1,450,150,000

N° 15.—TABLEAU indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais en 1881.

—	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
En Europe—		
Iles Britanniques	121,115	36,100,000
Gibraltar	....	23,991
Heligoland	....	2,001
Malte et Gozo	117	149,782
En Asie—		
Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant)	1,558,254	254,000,000
Ceylan	24,702	2,758,166
Etablissements des détroits (Singapour, etc.)	1,440	350,000
Aden (y compris l'île Périm)	70	35,162
Hong Kong	32	160,402
Ile Labuerne	30	6,000
En Afrique—		
Rivière Gambie	21	14,150
Sierra-Leone	468	60,546
Colonie de la Côte-d'Or	16,620	610,000
Lagos	75,270	....
Colonie du Cap	240,110	1,249,824
Natal	18,750	361,537
Ile Maurice et ses dépendances (Rodrigues, etc.)	704	359,419
Ile de l'Ascension	35	....
Ile Sainte-Hélène	47	5,059
Dans l'Amérique du Nord—		
Confédération canadienne	3,470,392	4,324,810
Terreneuve	40,200	161,389
Honduras anglais ou Bélize	6,500	27,452
Jamaïque	4,256	580,804
Iles Bahama	5,794	43,521
Trinidad et autres îles des Antilles	3,287	989,059
Iles Bermudes	41	14,434
Dans l'Amérique du Sud—		
Guiane anglaise	85,000	252,186
Iles Falkland	4,740	1,543
Dans l'Océanie—		
Nouvelles-Galles du Sud, Australie	310,937	750,000
Victoria do	87,884	862,346
Queensland do	668,225	218,525
Australie méridionale	903,690	279,865
Australie occidentale	975,824	30,206
Tasmanie	26,214	115,705
Nouvelle-Zélande	106,260	489,993
Total, empire britannique dans tout l'univers	8,757,029	305,292,872

N° 16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

—	Superficie en milles carrès.	Population au dernier recensement.	Population par mille carré.
Empire britannique	8,757,029	305,292,872	34·7
do russe	8,325,293	100,038,342	12·0
do chinois	4,540,000	435,000,000	96·0
Etats-Unis	3,002,852	52,152,866	17·3
Empire brésilien	3,288,000	10,200,000	3·1
République française	204,096	37,672,048	184·5
Empire allemand	208,744	45,194,177	216·5
Espagne (y compris les colonies)	320,975	24,914 000	77·6
Italie	114,408	28,459,451	248·7

N° 17.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RACES.

TIRÉE DE LA GÉOGRAPHIE DE KEITH JOHNSTON, LONDRES, 1880.

Race Indo-germanique ou arienne	550,000,000
" mongolique ou turanienne	635,000,000
" sémitique ou hamitique	65,000,000
" nègre et bantue	150,000,000
" hottentote et bosjemane	150,000
" malaise et polynésienne	35,000,000
" sauvage américaine	15,000,000
Total	1,450,150,000

N° 18.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RELIGIONS.

TIRÉE DE LA GÉOGRAPHIE DE KEITH JOHNSTON, LONDRES, 1880.

Chrétiens	375,000,000
Juifs	7,000,000
Mohamétans	170,000,000
Boudhistes	503,000,000
Hindous	177,000,000
Payens et fétichistes	170,000,000
Divers et inconnus	48,150,000
Total	1,450,150,000

N.B.—Les auteurs estiment la population de l'Empire chinois à différents chiffres. Le plus élevé est donné dans les tableaux qui précèdent.

ANNEXE No 24.

PARTIE IV.

TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES, ETC

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, SUR L'ATLANTIQUE, A YOKOHAMA, JAPON, SUR LE PACIFIQUE,

PAR LES ROUTES OCÉANIQUES LES PLUS COURTES,

ET PAR LES LIGNES PRINCIPALES DE CHEMINS DE FER LES PLUS COURTES

QUI RELIENT LES DEUX OCÉANS EN PASSANT PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

N.B.—Voir à la fin de ces tableaux les notes sur le transfert à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du chemin de fer de la Rive-Nord entre Québec et Montréal, le 19 septembre 1885, et aussi sur l'état d'avancement du premier de ces chemins de fer immédiatement avant la publication de ces notes, aussi sur la date de son achèvement et le remboursement de l'emprunt de l'Etat, par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Nº de renvoi, 35,526.

ANNEXE No 24.---*Suite.*

PARTIE IV.

Index des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes océaniques et les lignes de chemin de fer les plus courtes en passant par le Canada jusqu'à Port-Moody, et par les Etats-Unis jusqu'à San-Francisco.

Nº 1....	A 1......	**Route de Québec** :—Liverpool à Québec par le Cap-Race ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique ; aussi par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
1....	A 2......	**Route de Québec** :—Liverpool à Québec par le détroit de Belle-Ile ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique ; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
2....	B........	**Route de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur** :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa ; puis par la ligne auxiliaire du C.C.P. jusqu'à Owen-Sound ; puis à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur ; puis par le C.C.P. jusqu'à Port-Moody. Route d'été par chemins de fer et bateaux à vapeur des lacs, 1884-85-86.
3....	C	**Route de Québec et Chicago** :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit, les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson ; puis par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.
4....	D 1	**Route de Louisbourg et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc.**, :—Par le chemin de fer Intercolonial, de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien.
5....	D 2.......	**Route de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody** :—Par les chemins de fer Intercolonial, du Nouveau Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
6....	E 1.......	**Route d'Halifax et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean et Saint-André** ; —Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Pacifique Canadien.
7....	E 2.......	**Route d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody** : —Par les chemins de fer Intercolonial, Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
8....	F 2......	**Route de Saint-Jean, Edmundston et Québec** :—Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
8....	F 1.......	**Route de Saint-Jean, Moncton et Québec** :—Par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Québec, par Moncton ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
9....	F 3.......	**Route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody** :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.
10....	G 1	**Route de Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec** :—Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, le chemin de fer de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
11....	G 2	**Route de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody** :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de **Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon**, etc.—*Suite*.

Nº 12....	H.........	ROUTE de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer projeté.
13....	A.........	DÉTAILS—Route A :—Chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal ; chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Port-Moody. Parties complétées et en voie de construction, subventions en argent et en terres, et dépenses, etc.
14....	A...	DÉTAILS—Route A—*Suite*—Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ligne-principale, lignes d'embranchement et auxiliaires.
15....	B.........	DÉTAILS—Route B :—Tableau comparatif des distances de Montréal et d'Ottawa à Toronto, par les chemins de fer du Pacifique et du Grand-Tronc.
16....	C.........	DÉTAILS—Route C :—Tableaux comparatifs des distances de Québec et d'autres places jusqu'à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.
17 & 18	A à H.	TABLEAU comparatif des distances par les diverses routes indiquées, de Liverpool aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, etc., jusqu'à Yokohama.
19....	A à H.	SOMMAIRE—Routes A, B, C, D, E, F, G, H :—Tableau comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, sur les routes respectives indiquées à travers le Canada par Port-Moody.
20....	A 1, A 2	SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de la Rive-Nord de Québec à Montréal, et au chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Ottawa.
21....	D 1, D 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
22....	F 2, G 1	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou les Petites-Chutes, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, province de Québec.
23....	D 2, E 2, E 3, G 2	SUBVENTION accordée à la Compagnie du chemin de fer International pour 49 milles de sa ligne, depuis Sherbrooke, dans la province of Québec, jusqu'à la frontière internationale.
24....	E 1, E 3, F 2, F 3	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.
25....	A 1, A 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe d'Esquimalt à Nanaimo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique.
26....	I 1... ...	ROUTE de Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer du Grand-Tronc et des Etats Unis.
27....	I 2... ...	ROUTE de Portland, Chutes du Niagara, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Boston et Maine—Chicago, Détroit et Niagara Falls Short Line, et des Etats-Unis
28...	J 1.........	ROUTE de Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Détroit and Niagara Falls Short Line, et des Etats-Unis.
29....	J 2.........	ROUTE de Boston, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de New-York, New-Haven and Hartford—Pennsylvanie, Cincinnati et Baltimore, et Saint-Louis et San-Francisco.
30....	K 1.........	ROUTE de New-York, Chicago, et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Détroit and Niagara Falls Short Line—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
31....	K 2......	ROUTE de New-York, Cincinnati, Saint-Louis and San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint Louis et San-Francisco.
32....	K 3	ROUTE de New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.

Index des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Fin*.

R

I
cisco
I

A 1 à H.

ROUTES à TRAVERS le CANADA

EN PASSANT PAR

PORT-MOODY.

POUR DÉTAILS, voir Nos 1 à 25.
POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, voir N° 19.

Pour les routes à travers les Etats-Unis, en passant par San-Francisco, voir I 1 à O, ou Nos 26 à 42.

Pour récapitulation des routes des Etats-Unis, voir N° 43.

Pa

Au

Liver

Québ

Port-M

Total-

Total-

Total-

Liverpo
Port-Mo
Nanaim

Total-
Victoria

Total-

Total-C

N.B
leurs em
14, 20 à
Pou
Le c
été comp

ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 1.—Route de Québec.

Par la ligne principale des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Aussi route par eau et par chemin de fer jusqu'à Victoria, Ile Vancouver et San-Francisco, Californie.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race.........Océan Atlantique	....	2,519·0	3,249
Québec	Trois-Rivières .... Ch. de fer de la Rive-Nord.	77	66·8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal	82	137·9	159
	Ottawa......Ch. de fer Canadien du Pacifique.	108	231·6	267
	Jonction de Sudbury	324	512·7	591
	Port-Arthur	547	987·3	1,138
	Winnipeg	429	1,359·5	1,567
	Portage-la-Prairie	56	1,408 0	1,623
	Brandon	77	1,474·8	1,700
	Qu'Appelle	191	1,610·5	1,891
	Régina	33	1,66[illegible]	1,924
	Calgary	482	2,087·[illegible]	2,406
	Stephen	123	2.194 0	2,529
	Savona's Ferry	268	2,426·5	2,797
	Port-Moody	215	2,613·1	3,012
Port-Moody	Yokohama ....Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et la ligne-mères des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadian du Pacifique ....A 1.		9,806·0	11,303
	A déduire la distance entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile		158 0	182
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Détroit de Belle-Ile ....A 2.		9,648·0	11,121
Total—Québec	do do		6,829 0	7,872
Liverpool	Port-Moody *viâ* Québec, N.-E., Ch. de f. C. du Pacifique		5,431 7	6,261
Port-Moody	Nanaïmo, Ile Vancouver..............Détroit de Géorgie		39·0	45
Nanaïmo	Victoria do .... do		63·3	73
Total—Liverpool	do do .... do		5,534·0	6,379
Victoria	San-Francisco, Californie..............Océan Pacifique		759 0	875
Total—Liverpool	do *viâ* Québec et Port-Moody...............		6,293·0	7,254
Total—Québec	San-Francisco *viâ* Québec et Port-Moody...............		3,474·0	4,005

N.B.—Pour les détails concernant les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique et leurs embranchements, quant aux parties complétées, aux subventions, coût, etc., *voir* tableaux n°s 13, 14, 20 à 25.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, *voir* tableaux n°s 17, 18, 19.

Le chemin de fer de Nanaïmo à Victoria, et de là à Esquimalt, situé à environ 3 milles plus loin, a été complété le 16 octobre 1886.

ROUTE B.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 2.—Route de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa ; de là par la ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Owen-Sound ; de là en traversant les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port Arthur ; puis par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody.

Route d'été par les chemins de fer et les bateaux à vapeur des lacs, 1884-85-86.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race........................Océan Atlantique.	....	2,819·0	3,249
Québec............	Trois-Rivières ....Chemin de fer de la Rive-Nord	77	66·8	77
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal	82	137·9	159
	Ottawa...... .... ..Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	231·6	267
	Perth...Ligne auxiliaire, Ch. de fer Can. du Pacifique	59	282·8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto.	199	455·4	525
	Orangeville	43½	493·1	568·5
	Owen-Sound.....	73½	556·9	642
	Canal du Saut Sainte-Marie...... ....Lac Huron	250	773·8	892
	Port-Arthur................................ ....Lac Supérieur	280	1,016·7	1,172
	Winnipeg ....Chemin de fer Canadien du Pacifique	429	1,388·9	1,601
	Portage-la-Prairie	56	1,437·5	1,657
	Brandon..	77	1,504·3	1,734
	Qu'Appelle..........................	191	1,670·0	1,925
	Régina	33	1,698·7	1,958
	Calgary..	482	2,116·8	2,440
	Stephen..	123	2,223·5	2,563
	Savona's-Ferry	268	2,456·0	2,831
	Port-Moody..	215	2,642·5	3,046
Port-Moody	Yokohama.................. .... Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, *viâ* Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Superieur, *viâ* Cap Race.		9,835·0	11,337
	A déduire la differ. entre le Cap Race et le détroit de Belle-Ile.		158·0	182
	Yokohama, *viâ* le détroit de Belle-Ile..................................		9,677·0	11,155

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances de Montréal et Ottawa à Toronto, *viâ* la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes auxiliaires et embranchements, et chemin de fer du Grand Tronc, *voir* n° 15.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, *voir* tableaux nos 17, 18, 19.

ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 3.—Route de Québec et Chicago.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là, par les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.

Etats-Unis et Canada.

De	A		Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race	Océan Atlantique	....	2,819·0	3,249
Québec.	Montréal	Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P	171	148·4	171
	Toronto	Chemin de fer du Grand-Tronc	333	437·2	504
	Détroit		231	637·6	735
	Chicago	Chemin de fer des Etats-Unis	268	870·2	1,003
	Saint-Paul-Ouest		410	1,225·8	1,413
	Minneapolis		10	1,234·5	1,423
	Emerson		381	1,565·1	1,304
	Winnipeg	Chemin de fer Canadien du Pacifique	66	1,622·3	1,870
	Portage-la-Prairie		56	1,670·9	1,926
	Brandon		77	1,737·7	2,003
	Qu'Appelle		191	1,903·4	2,194
	Régina		33	1,932·0	2,227
	Calgary		482	2,350·2	2,709
	Stephen		123	2,456·9	2,832
	Savona's-Ferry		268	2,689·4	3,100
	Port-Moody		215	2,875·9	3,315
Port-Moody.	Yokohama	Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et Chicago			10,069·0	11,606
	Déduire la différence entre Cap-Race et le détroit de Belle-Ile			158·0	182
	Yokohama *viâ* détroit de Belle-Ile, Québec et Chicago			9,911·0	11,424

N.B.—Pour le tableau comparatif des distances depuis ces divers points sur cette route jusqu'à Port-Moody, *voir* n° 16.

Pour le tableau comparatif des distances sur ces diverses routes, *voir* n°s 17, 18, 19.

ROUTE D 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 4.—Route de Louisbourg et Québec avec embranchements jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc.

Par chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Louisbourg .... Océan Atlantique	....	2,350·0	2,709
Louisbourg	Port-Mulgrave .... Chemin de fer projeté	80	69·4	80
	New-Glasgow ...... Emb. du ch de fer Intercol	80	138·8	160
	Truro	43	176·1	203
	Moncton .... Intercolonial Railway	125	284·6	328
	Jonction de Chatham	72	347·0	400
	Rimouski	237	552·6	637
	Rivière-du-Loup	65	609·0	702
	Québec	126	718·3	828
	Jonction St-Martin.... Ch. de fer de la Rive.-N.	159	856·3	987
	Montréal	12	866·7	999
	Ottawa *viâ* St-Martin...... Ch de fer C. du P.	108	950·0	1,095
	Jonction Sudbury	324	1,231·0	1,419
	Port-Arthur	547	1,705·6	1,966
	Winnipeg	429	2,077·8	2,395
	Portage-la-Prairie	56	2,126·4	2,451
	Brandon	77	2,193·1	2,528
	Qu'Appelle	191	2,358·9	2,719
	Régina	33	2,387·5	2,752
	Calgary	482	2,805·7	3,234
	Stephen	123	2,912·4	3,357
	Savona's-Ferry	268	3,144·9	3,625
	Port-Moody	215	3,331·4	3,840
Port-Moody	Yokohama .... Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique		10,055·0	11,591
Liverpool	Louisbourg .... Océan Atlantique		2,350·0	2,709
Louisbourg	Truro .... Embranc. du chemin de fer Intercolonial		176·0	203
Truro	Halifax .... Chemin de fer Intercolonial		54·0	62
Total—Liverpool	Halifax *viâ* Truro et Chemin de fer Intercolonial		2,580·0	2,974
Liverpool	Louisbourg		2,350·2	2,709
Louisbourg	Truro		176·1	203
Truro	Moncton		108·4	125
Moncton	Saint-Jean		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean *viâ* Louisbourg, Truro, Moncton		2,711·9	3,126
	Saint-André do do		2,785·6	3,211
	Saint-Etienne do do		2,856·7	3,293

N.B.—Pour les états comparatifs des distances sur les différentes routes et les subventions, *voir* nos 17, 18, 19, 21, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

La distance de Louisbourg à un point vis-à-vis Port-Mulgrave (détroit de Canso) est de 83 milles, suivant une exploration faite en 1885; les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage difficile.

Voir rapport C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, 18 janvier 1886.

Voir note n° 21, au sujet de la subvention, etc.

Voir note du tableau n° 9, partie III, concernant le nouveau terminus de l'Intercolonial, qui a raccourci le chemin de 10 milles en 1885.

ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

Nº 5.—Route de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.........	Louisbourg ....Océan Atlantique	2,350	2,709
Louisbourg....	New Glasgow—*Voir* Route D 1.........................		
New-Glasgow	Saint-Jean, N B ....Chemin de fer Intercolonial	139	160
Saint-Jean.............	Jonction Mattawamkeag...Chemins de fer St-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain...........................	223	257
Jonction Mattawamkeag.........	Lac Mégantic.......Continuation projetée de l'International	128	147
Lake Mégantic.........	Sherbrooke. ....Chemin de fer International	117	135
Sherbrooke.............	Montréal ....Chemin de fer Grand-Tronc	60	69
Montréal.....	Jonction Saint-Martin .... Chemin de fer Can. du Pacifique	88	101
Jonction St-Martin...	Port-Moody...Chemin de fer Canadien du Pacifique—Pour détails, *voir* D 1..	10	12
Total—Louisbourg...	Port-Moody ....Chemin de fer	2,475	2,853
		3,240	3,734
Port-Moody	Yokohama ....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, *viâ* Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.	9,964	11,485

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.

Pour subventions, *voir* nos 21, 23, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

Saint-Jean à Vanceboro' ....Chemin de fer du N.-Brunswick, 91·5 milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag .... do Maine Central, 56·0 do
Vanceboro' à Portland .... do do 250·7 do

La ligne ci-dessus est appelée "Ligne Courte de chemin de fer," entre Montréal et l'Océan Atlantique ; à son achèvement, probablement en 1887, le chemin de fer Canadien du Pacifique s'étendra de son nouveau terminus "Vancouver" (14 milles à l'ouest de Port-Moody), sur le Pacifique, à Louisbourg ou Sydney, Cap-Breton, sur l'Atlantique.

Voir tableaux nos 7, 9, 11, et les notes nos 21, 23, 24.

ROUTE E 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 6.—Route d'Halifax et Québec avec embranchements jusqu'à Saint Jean et Saint-André.

Par le chemin de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A		Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax, Nouvelle-Ecosse	Océan Atlantique	....	2,500 0	2,881
Halifax	Truro	Chemin de fer Intercolonial	62	53·8	62
	Moncton		125	162 2	187
	Jonction de Chatham		72	224·7	259
	Rimouski		237	430 3	496
	Rivière-du-Loup		65	486 7	561
	Québec		126	596·0	687
	Trois-Rivières	Chemin de fer de la Rive-Nord	77	[illegible]·8	764
	Jonction Saint-Martin		82	733·9	846
	Ottawa	Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	827 6	954
	Jonction de Sudbury		324	1,108	1,278
	Port-Arthur		547	1,583·3	1,825
	Winnipeg		429	1,955·5	2,254
	Portage-la-Prairie		56	2,004·0	2,310
	Brandon		77	2,070·8	2,387
	Qu'Appelle		191	2,236·5	2,578
	Régina		33	2,265·2	2,611
	Calgary		482	2,683·3	3,093
	Stephen		123	2,790·0	3,216
	Savona Ferry		268	3,022·5	3,484
	Port-Moody		215	3,209·1	3,699
Port-Moody	Yokohama	Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Halifax, Québec et chemin de fer C.P.			10,083·0	11,622
Liverpool	Halifax	Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax	Truro	Chemin de fer Intercolonial		53·8	62
Truro	Moncton			108·4	125
Moncton	Saint-Jean			77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean, *viâ* Halifax et Moncton			2,738·8	3,157
Saint-Jean	Saint-André	Chemin de fer *Grand Southern*		73 7	85
Total—Liverpool	Saint-André, *viâ* Halifax, Moncton et Saint-Jean			2,812·5	3,242

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* n°s 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n° 24.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 7.—Route d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool..................	Halifax...Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax....................	Saint-Jean. ....Chemin de fer Intercolonial	239	276
Saint-Jean................	Jonction Saint-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2.........	403	464
Jonction St.-Martin..	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D 1	2,475	2,853
Total—Halifax........	Port-Moody...Chemin de fer	3,117	3,593
Port-Moody.............	Yokohama ....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, *via* Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody..	9,991	11,513

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* nos 23, 24.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

Nº 8.— ROUTE DE SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC, avec embranchement jusqu'à Saint-André.

Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, le chemin Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiair. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.........	Saint-Jean.................. ....Océan Atlantique	....	2,700·0	3,112
Saint-Jean........	Jonction Frédéricton.........Ch. de fer du N.-Brunswick	46	39·9	46
	Frédéricton..	22	59·0	68
	Edmundston..	160	197·8	228
	Rivière du-Loup, ch Témiscouata....Ch. de fer projeté	80	267·2	308
	Québec........................ Ch. de fer Intercolonial	126	376·5	434
	Trois-Rivières .... Ch. de fer de la Rive-Nord	77	443·3	511
	Jonction Saint-Martin. 12 milles de Montréal............	82	514·5	593
	Ottawa....................Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	608·2	701
	Jonction Sudbury..	324	889·2	1,025
	Port-Arthur..	547	1,363·7	1,572
	Winnipeg...	429	1,736·0	2,001
	Portage-la-Prairie.......................................	56	1,784·6	2,057
	Brandon..	77	1,851·4	2,134
	Qu'Appelle...	191	2,017·1	2,325
	Régina...	33	2,045·7	2,358
	Calgary..	482	2,463·8	2,840
	Stephen..	123	2,570·6	2,963
	Savona-Ferry...	268	2,803·1	2,231
	Port-Moody...	215	2,989·6	3,443
Port-Moody......	Yokohama.............................Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.............F. 2.		10,064·0	11,600
Liverpool.........	Saint-Jean ....Océan Atlantique		2,700·0	3,112
Saint-Jean........	Moncton....................Chemin de fer Intercolonial		77·2	89
Moncton..........	Québec..		433·8	500
Total—Liverpool	Québec, *viâ* Saint-Jean, Moncton....Chemin de fer Intercolonial		3,211·0	3,701
	Ottawa, *viâ* Saint-Jean, Moncton...Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique...................		3,442·0	3,968
	Winnipeg..		4,570·0	5,268
	Port-Moody..		5,824·0	6,713
	Yokohama ....Océan Pacifique F. 1.		10,198·0	11,755
Saint-Jean........	Halifax, *viâ* Moncton et Truro ....Chemin de fer Intercolonial		239·4	276
	Frédéricton, *viâ* Jonction de Frédéricton		59·0	68
	Saint-André, *viâ* chemin de fer *Grand Southern*..................		73·7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup, *voir* nº 22.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 9.—Route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-Jean. ....Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean......	Jonction de Mattawamkeag...Chemin de fer Saint-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain	128	147
Jonction Mattawamkeag	Jonction de Saint-Martin—Pour détails, voir Route D 2......	275	317
Jonction St-Martin...	Port-Moody—Pour détails, voir Route D 1..........	2,475	2,853
Total—Saint-Jean....	Port-Moody........... ....Chemin de fer	2,878	3,317
Port-Moody..	Yokohama.................. .... Océan Pacifique.	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, par Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,952	11,471

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* n[os] 17, 18, 19.
Pour subvention, voir n° 23.
Saint-Jean et Vanceboro' ....Chemin de fer du N.-Brunswick, 91.5 milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag .... do Maine Central, 56·0 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 10.—Route de Saint-André, Nouveau-Brunswick et Québec avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.

Par Woodstock et Edmundston, et les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-André ... Océan Atlantique.	....	2,680·0	3,089
Saint-André	Jonction McAdam. Ch. de fer du N-Brunswick	43	37·3	43
	Woodstock	51	81·5	94
	Edmundston	113	179·6	207
	Rivière-du-Loup ... Chemin de Témiscouata	80	249·0	287
	Québec ... Ch. de fer Intercolonial	126	358·3	413
	Trois-Rivières ... Ch. de la Rive-Nord	77	425·1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal.	82	496·2	572
	Ottawa ... Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	589·9	680
	Jonction Sudbury	324	871·0	1,004
	Port-Arthur	547	1,345·6	1,551
	Winnipeg	429	1,717·8	1,980
	Portage-la-Prairie	56	1,766·3	2,036
	Brandon	77	1,833·1	2,113
	Qu'Appelle	191	1,998·8	2,304
	Régina	33	2,027·5	2,337
	Calgary	482	2,445·6	2,819
	Stephen	123	2,551·3	2,942
	Savona Ferry	268	2,784·8	3,210
	Port-Moody	215	2,971·3	3,425
Port-Moody	Yokohama ... Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique	....	10,025·0	11,556
Liverpool	Saint-André ... Océan Atlantique	....	2,680·0	3,089
Saint-André	Jonction McAdam ... Chemin de fer.	43	37·3	43
Jonction McAdam	Jonction Frédéricton	40	34·7	40
Jonction Frédéricton	Frédéricton	22	19·1	22
Frédéricton	Edmundston	160	138·8	160
Edmundston	Rivière-du-Loup. Chemin de Témiscouata. Chemin de fer projeté	80	69·4	80
Rivière-du-Loup	Québec ... Chemin de fer Intercolonial	126	109·3	126
		471		
Total—Liverpool	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière du Loup.	....	3,088·5	3,560
Frédéricton	St-Jean, par la Jonction de Frédéricton C. de f.	68	59·0	68
Saint-André	do le chemin de fer *Grand Southern*	85	73·7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, *voir* n° 17, 18, 19. Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup. *Voir* n° 22; voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

Nº 11.—Route de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Saint-André .... Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André	Jonction de Mattawamkeag .... Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-américain	91	105
Jonction de Mattawamkeag	Jonction Saint-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2	275	317
Jonction St-Martin	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D I	2,475	2,853
Total—Saint-André	Port-Moody .... Chemin de fer	2,841	3,275
Port-Moody	Yokohama .... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,895	11,406

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19.
Pour subvention, *voir* nº 23.
Saint-André à Vanceboro' .... Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 49 milles statutaires.
Vanceboro' à la Jonction Mattawamkeag .... Ch. de fer Maine Central, 56 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE II.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 12.—Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec. Par chemin de fer projeté.

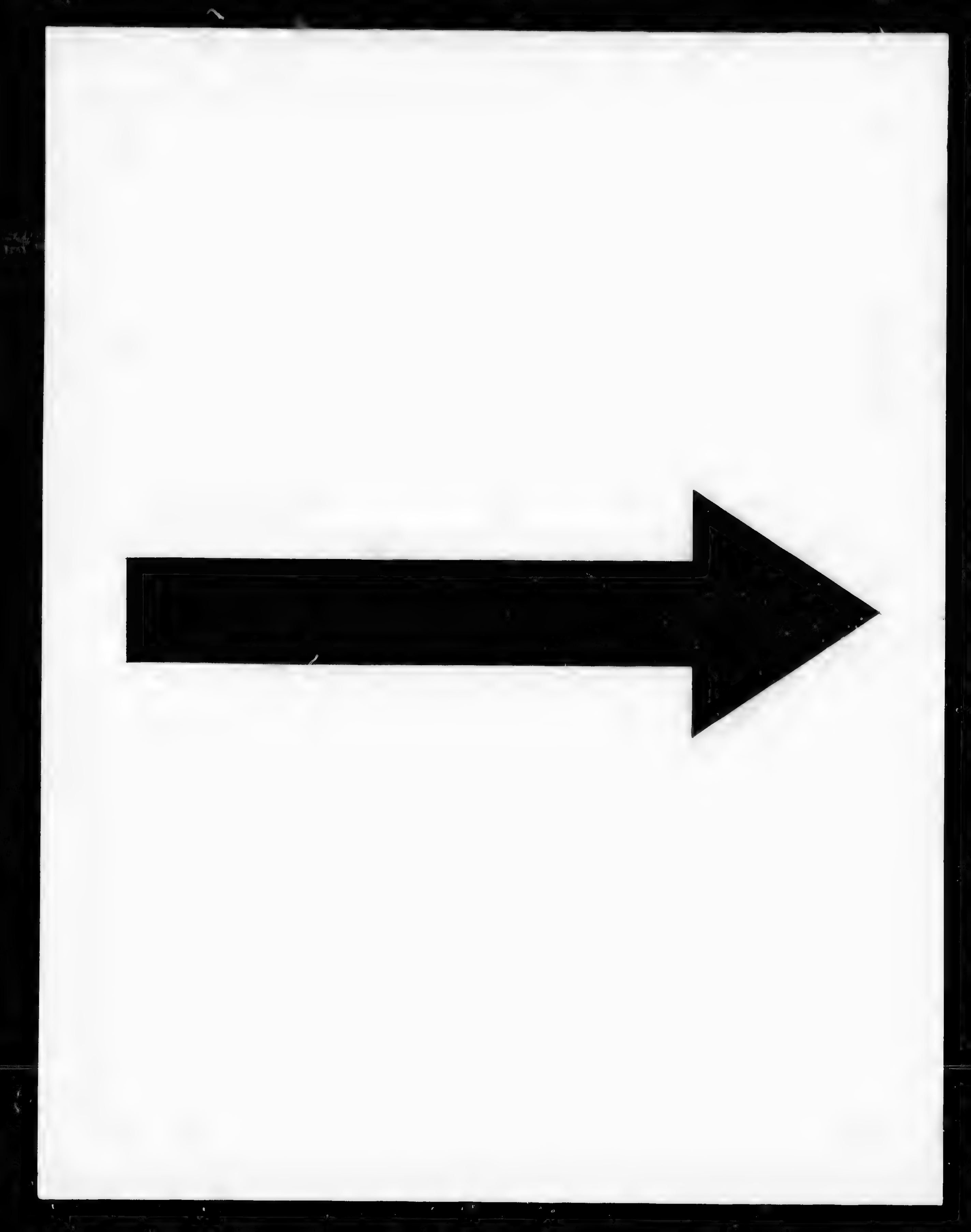
De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.........	Chatham, R. Miramichi. Océan Atlantique, *viâ* Cap Race..............	....	2,558·0	2,919
Chatham..........	Jonction de Chatham.......Chemin de fer Intercolonial	9	7·8	9
	Edmundston ....Chemin de fer projeté	165	143·0	165
	Québec ....Chemin de fer projeté	170	290·6	335
	Montréal, J. de St-Martin....Ch. de fer de la Rive-Nord	159	428·5	494
	Ottawa......... .. Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	522·3	602
	Winnipeg...	1,300	1,650·1	1,902
	Port-Moody..	1,445	2,903·7	3,347
Port-Moody.......	Yokohama............ ....Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* chemin de fer projeté, Chatham, Edmundston et Québec	....	9,836·0	11,338

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19. *Voir* aussi les notes à la fin de ces tableaux.

QUÉBEC.

...es ...ra- ...nes.	Milles statutaires
3·0	2,919
7·8	9
3·0	165
9·6	335
3·5	494
3·3	602
9·1	1,902
3·7	3,347
·0	5,042
·0	11,338

17, 18 et 19.



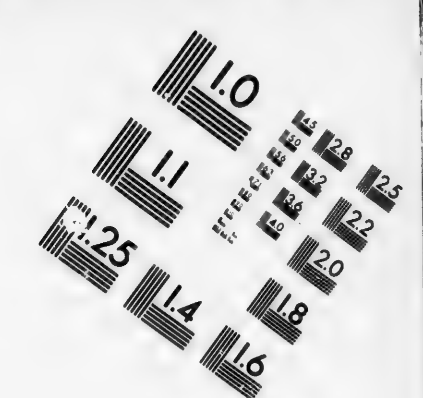
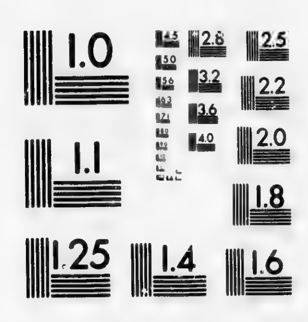
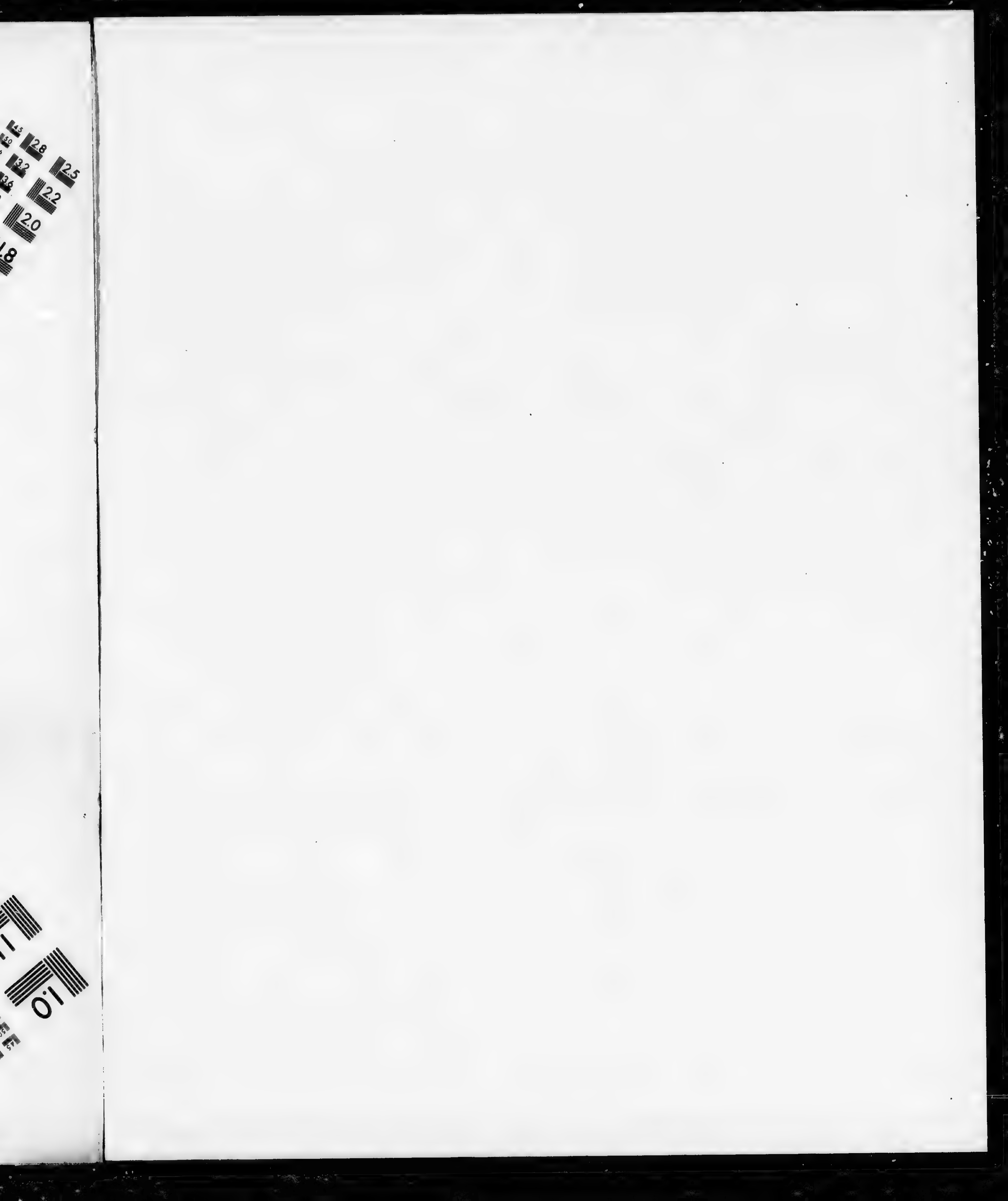


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



6"



DÉTAILS—ROUTE A.

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD, DE
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DE M

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Construit ou presque complété.	En voie de construction ou qui sera construit déc. 1883.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec *viâ* Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera Complété.	Dépense probab sur le ch·min de fer gouvernement féd
CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.	Milles.	Milles estimés.	Milles.	Milles.	Milles.		Complété.	
Québec	....	....	1,567	....	0	....	....	Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic, c. 8. Québec à Montreal..... Non ajoutée ci-dess.
Québec à la Jonction Saint-Martin	159	....	1,408	12	159	1874	1878	
Jonction Saint-Martin à Montréal	12	....	1,420	0	171	....	....	
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.								
DIVISION-EST—LIGNE PRINCIPALE.								
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction	120	....	1,300	120	267	1875	1878	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., c. 8, 19 avril 1884, Montréal à Ottawa......
Ottawa à Pembroke	105	....	1,195	225	372	1871	1877	Subvention en argent au Canada Central ....
Pembroke à Mattawan	94	....	1,101	319	466	1879	1882	
Mattawan à Callander	26	....	1,075	345	492	1880	do	
Section-Est, par contrat Cie C. C. P.								*Section Est.* Callander à Selkirk.
Callander à Sudbury-Junction (*Jonction de Sudbury*)	99	....	976	444	591	1881	1883	
Sudbury-Junction à Michipicoton	15	195	766	654	801	1883	Par contrat '86	Sub. en argent au C.C.P...
Michipicoton au Pic	....	140	626	794	941	do	do	Subvention en terres.........
Pic à Nepigon (*Red Rock*)	35	95	496	924	1,071	do	do	
Nepigon (*Red Rock*) à Port-Arthur	67	....	429	991	1,138	do	Complété '84	
DIVISION-OUEST.								
Section de la Baie-du-Tonnerre.								
Port-Arthur à Ignace	152	....	277	1,143	1,290	1876	1883	*Divers contrats.* Port-Arthur à Selkirk......
Section de Wabigoon.								
Ignace à Portage-du-Rat	145	....	132	1,288	1,435	1878	do	
Section du Portage-du-Rat.								
Portage-du-Rat à Selkirk	111	....	21	1,399	1,546	do	do	Selkirk à Winnipeg.........
Selkirk à Winnipeg	21	....	0	1,420	1,567	1876	1881	
Section de Brandon.								*Section Centrale.*
Winnipeg à Portage-la-Prairie	56	....	56	1,476	1,623	1881	....	Selkirk à Savona Ferry (Kamloops)
Portage-la-Prairie à Brandon	77	....	133	1,553	1,700	do	Nov. 1881	
Section de Broadview.								
Brandon à Broadview	131	....	264	1,684	1,831	do	1882	Sub. en argent au C.C.P...
Section de Régina.								
Broadview à Qu'Appelle	60	....	324	1,744	1,891	1882	do	
Qu'Appelle à Régina	33	....	357	1,777	1,924	do	Oct. 1882	
Régina à Moose-Jaw (*Mâchoire-l'Orignal*)	41	....	398	1,818	1,965	do	1882	
Section Swift-Current (Courant-Rapide.)								
Moose-Jaw à Swift-Current (*Courant-Rapide*)	113	....	511	1,931	2,078	do	do	
Section de Medicine-Hat.								
Swift-Current à Maple-Creek (*Creek de l'Erable*)	86	....	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883	Sub. en terres au C.C.P....
Maple-Creek à Medicine-Hat	63	....	660	2,080	2,227	1883	1883	
Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau.)								
Medicine-Hat à Langevin	35	....	695	2,115	2,262	do	do	
Langevin à Bassano	62	....	757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gleichen	28	....	785	2,205	2,352	do	do	
Section de Calgary.								
Gleichen à Calgary, sur la rivière de l'Arc	54	....	839	2,259	2,406	do	do	
Calgary à Morley	42	....	881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmore)	12	....	893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Canmore	13	....	906	2,326	2,473	do	do	
Section des Montagnes-Rocheuses.								
Canmore à Silver-City	32	....	938	2,358	2,505	do	do	
Silver-City à Laggan	17	....	955	2,375	2,522	do	Nov. 1883	
[illegible]	[illegible]		962	2,382	2,529	do	1884	

Swift-Current à Maple-Creek (Creek de l'Erable) 86

DÉTAILS—ROUTE A.
...ER DE LA RIVE-NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
...DIEN DU PACIFIQ...E, DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

...plété ...ui sera ...plété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.		OBSERVATIONS.
		$	
...plété,			
...... 1878	Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic, c. 8. Québec à Montreal..... Non ajoutée ci-dess.	1,914,000.00	Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. Thos. McGreevy, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. *Voir* Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. *Voir* Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Ottawa :— Montant payé jusqu'au 30 juin 1883 .... $13,117,730 54 do voté pour l'année 1884.................. 239,475 00 Total des dépenses, à l'exclusion de $2,250,000 de réclamation en litige...... $13,357,205 54 — *Voir* note n° 20, relative aux subventions par le gouvernement fédéral, 1884. Chemin de fer de la Rive Nord, vendu par le gouvernement provincial :— De Saint-Martin—Section-Est .... $4,000,000 00 — Au syndicat du chemin de fer de le Rive-Nord, 4 mars 1882. De Montreal—Section Ouest.................. 3,600,000 00 — A la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 4 mars 1882. Total .... $7,600,000 00 — *Voir* Acte 45 Vic., chap. 19 et 20—27 mai 1882.
1878	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., c. 8, 19 avril 1884, Montréal à Ottawa......	1,440,000.00	
1877 1882 do	Subvention en argent au Canada Central	1,440,000.00	Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière. Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'Acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie, 16 février 1881, $1,000,000, au ministère des finances. Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, $22,500,000, et une avance sur ce chiffre de $7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1er mai 1886, de Callander à Savona-Ferry (Kamloops), par l'acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884. Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.
	Section Est. Callander à Selkirk.		
1883 ...ntrat '86 do do ...lété '84	Sub. en argent au C.C.P... Subvention en terres.........	10,000,000.00 12,500,000.00	A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles. Subvention en terres, Section-Est—Evaluées à 650 milles, et 9,615·35 acres par mille = 6,250,000 acres. La subvention en terre représente 6,250,000 acres, évaluées à $2 l'acre pour la ligne principale, entre Callander et Port-Arthur. Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Nepigon. Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.
1883 do	*Divers contrats.* Port-Arthur à Selkirk......	14,113,122.00	Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs ; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, $926,000 pour l'achèvement, etc. Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883. Selkirk à Saint-Boniface, 22 milles, et Saint-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80.
do 1881	Selkirk à Winnipeg..........	375,000.00	Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, $1,121,798.05.
....ov. 1881	*Section Centrale.* Selkirk à Savona Ferry (Kamloops)		Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Evaluée à 1,350 milles. Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à $10,000 par mille......... $9,000,000 00 do do Deuxièmes 450 do 13,333 do .... 6,000,000 00 Total de la subvention en argent, Section Centrale.... .... $15,000,000 00
1882	Sub. en argent au C.C.P...	15,000,000.00	
do ...ct. 1882 1882			Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882. Commençant à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 376 milles de la ligne principale, ainsi que sur 25½ milles de voies de garage, du 18 avril au 28 novembre 1883, soit 9½ mois.
do			
...év. 1883 1883	Sub. en terres au C.C.P....	37,500,000.00	Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500·00 acres par mille. .... 11,250,000 acres d'après le contrat. do do Deuxièmes 450 do 16,666·66 do .... 7,500,000 do Total de la subvention en terres, Section Centrale.................. 18,750,000 do
do do do			La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à $2 l'acre pour la ligne principale, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale. Pour subventions en argent et en terres du chemin de fer Canadien du Pacifique,—*Voir* contrat, 21 oct. 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
do do do do			Trains circulant jusqu'à un point 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.
do Nov. 1883 1884			Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 1½ milles en deçà du sommet. Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884. Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet, en août 1884.

Swift-Current à Maple-Creek (*Creek de l'Erable*)	86		597	2,017	2,164	do	Fév. 1883	Sub. en terres au C.C.P....
Maple-Creek à Medicine-Hat	63		660	2,080	2,227	1883	1833	
Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau.)								
Medicine-Hat à Langevin	35		695	2,115	2,262	do	do	
Langevin à Bassano	62		757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gleichen	28		785	2,205	2,352	do	do	
Section de Calgary.								
Gleichen à Calgary, sur la rivière de l'Arc	54		839	2,259	2,406	do	do	
Calgary à Morley	42		881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmore)	12		893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Canmore	13		906	2,326	2,473	do	do	
Section des Montagnes-Rocheuses.								
Canmore à Silver-City	32		938	2,358	2,505			
Silver-City à Laggan	17		955	2,375	2,522	do	do	
Laggan à Stephen—Sommet, M.R.	7		962	2,382	2,529	do	Nov. 1883	
Stephen—Sommet, M.R., à Savona-Ferry (Kamloops)		268	1,230	2,650	2,797	do 1884	1884 1885	
Section Ouest, C.B. (non comprise dans le contrat de la Cie C. C. P.)								
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser	129		1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'après le contrat, juil. '85	
Emory's-Bar à Port-Moody, Burrard Inlet océan Pacifique	86		1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	do	
						1877	1878	
						Juillet 1871	1881	
LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE PRINCIPALE, dont 1,177 milles const. par la Cie C.C.P., jusq. un mille en deça de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcour. 1.131 milles en mars 1884. Trains réguliers jusq. sommet le 20 juil. 1884. La dernière cheville fut plantée à l'est de Kamloope le 7 nov. 1885, date de l'arr. d'un train spécial à Port-Moody. Le ch. de fer a été entièrement ouvert au tranp. rég. des passag. et du fret le 26 juil. '86	2,167	698		2,865	3,012			
Embranchement de Pembina								
Ouest de la rivière Rouge. Abandonné						1877	1880	
Embranchement de la Baie-Georgienne. Ancienne ligne abandonnée							1880	
Embranchement de la ligne de Sudbury-Junction à Algoma Mills						1883	1884	
COUT PROBABLE TOTAL du C. C. P. de Montréal à Port-Moody								
						1875	1879, à l'exception des portes.	
TOTAL, y compris l'écluse du Fort-Frances								

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, *Voir* tableau n° 14.
Pour détails des subventions accordées au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, et au C.C.P., de Montréal à Ottawa.—*Voir* n° 20.
Pour résumé des routes A, B, C, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokahoma, Japon, par le Canada *viâ* Port-Moody,—*Voir* n° 19.
do I I à O, par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco,—*Voir* n° 43.
Voir note à la fin de cet annexe, sur l'achèvement du chemin, la ligne la plus courte entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, aussi sur le remboursement de l'emprunt de la Compagnie du chemin de fer C
Depuis la préparation de cette table, le terminus ouest du chemin a été placé à Vancouver, à environ 14 milles plus à l'ouest, et la section des Montagnes-Rocheuses a été définitivement localisée et construite, ce qui
de Liverpool à Yokohama, de plus de 27 milles, différence de peu d'importance.

v. 1883 1833	Sub. en terres au C.C.P....	37,500,000.00	Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500·00 acres par mile. .... 11,250,000 acres d'après le contrat. do do Deuxièmes 450 do 16,666·66 do .... 7,500,000 do Total de la subvention en terres, Section Centrale.......... 18,750,000 do
do do do			La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à $2 l'acre pour la ligne principale, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale. Pour subventions en argent et en terres du chemin de fer Canadien du Pacifique,—*Voir* contrat, 21 oct. 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
do do do do			Trains circulant jusqu'à un point 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.
do v. 1883 1884 1885			Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 1½ milles en deçà du sommet. Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884. Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet, en août 1884.
s d'après le rat, juil. '85	....	9,104,040.00	Construit par D. O. Mills, entrepreneur—Les derniers 29 milles de Boston-Bar à Emory's Bar sont les plus difficiles de la ligne. La voie devra être posée d'un bout à l'autre en septembre 1884.
do	....	2,486,255.00	Construit par A. Onderdonk, entrepreneur—La voie devra être posée d'un bout à l'autre vers juillet 1884.
....	....	338,094.00	Les remises des locomotives et les bâtiments des gares sur certaines parties du chemin de fer, construits par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
....	....	397,539.67	Matériel roulant sur parties du chemin de fer construit par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
		$104,694,052.05	Total à l'exclusion des lignes de télégraphe, des embranchements, et des explorations.
1878	....	669,961.84	Les lignes de télégraphe avant la signature du contrat avec la Cie C.C.P., le 21 octobre 1880, ont été construites sur une distance de 1,747 milles depuis le Fort-William jusqu'à la ligne de la Colombie-Britannique sur la rivière Fraser, et 1,200 milles depuis le Fort-William jusq. Edmonton ont été exploitées en avril '78.
1881	....	3,262,696.50	Explorations de Callander à Port-Moody, etc., 1871 à 1881.
....	....	$108,626,710.39	Sur lesquelles $12,289,211.87, subvention en argent à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1883, à l'exclusion de la subvention de terres = 13,582,707 acres, dont un cinquième sera retenu par le gouvernement d'après le contrat du 21 octobre 1880, et l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 fév. 1881.
1880	....	1,121,798.05	Embranchement de Pembina, 63 milles au sud, de Winnipeg à Emerson. Coût total, 85 milles de Selkirk, $1,496,798.05.
1880	....	159,488.15	A l'ouest de la rivière Rouge—Partie de la ligne principale avant d'être changée pour la ligne actuelle.
....	....	63,728.35	Embranchement de la Baie-Georgienne, au sud du lac Nipissingue—depuis Callander—Abandonné.
1884	....	Omis.	Embranchement actuel au nord du lac Nipissingue, de Sudbury-Junction à Algoma-Mills, lac Huron, 93 milles en voie de construction par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sera exploité en 1885. Sera prolongé jusqu'au Saut-Sainte-Marie, 107 milles plus à l'ouest. Algoma-Mills, 1,069 milles de Winnipeg, 537 de Montreal. 684 de Québec.
....	....	$109,971,724.94	Ce chiffre représente seulement la dépense probable par le gouvernement fédéral.
, à l'excep- es portes.	....	288,278.51	Ecluse de Fort Frances, au pied du lac La Pluie, sur la route Dawson, 237 milles à l'ouest de Port-Arthur, Baie du Tonnerre, lac Supérieur, et 215 milles à l'est de Winnipeg par la route Dawson.
....	....	Omis.	Route Dawson, par terre et par eau, de Port-Arthur au lac des Bois et Winnipeg, et chemin de Fort-William. Frais de construction seulement $1,027,915.12, y compris $72,193.01 pour les bateaux.
....	....	$110,260,003.45	Sur lesquels il y a $56,219,925.78 de paiements en argent jusqu'au 1er juillet 1884, y comppis l'embranchement de Winnipeg à Emerson, et à part la subvention en terres à la Cie du chemim de fer Canadien du Pacifique. La ligne principale devra être complétée le 1er mai 1886, d'après la convention faite avec la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 7 mars 1884, en consideration d'un prêt de $22,500,000, et d'une avance sur cette somme de $7,500,000, par l'acte 47 Vic., chap. 1. Prêt remboursable le ou avant le 1er mai 1891, avec intérêt à 5 pour 100.

unt de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
itivement localisée et construite, ce qui augmente de 41 milles la longueur totale du chemin de fer. Nous donnerons des détails dans un rapport subséquent; ce changement, n'affecte pas cependant, la distance totale

Milles statutair de Montréa
19
19
21
118
120
149
161
444
1,399
1,419
1,420
1,470
1,470
1,420
1,42
1,420
17
38
38

N.
except
Monta
et dev
d'Alg
l'avan
La
en 188
V

DÉTAILS—ROUTE A—*Suite.*
Chemin de fer Canadien du Pacifique.

N° 14.—Ligne principale, lignes d'embranchement et auxiliaires, 1885.

Milles statutaires de Montréal.	De	A	Milles statutaires.	Total.
	Ligne principale, de Montréal à Port-Moody, 1,952 milles en exploit. Il reste environ 913 milles à terminer. 1884. (*Voir* note ci-dessous).		2,865	2,865
	Lignes d'embranchement.			
19	Sainte-Thérèse	Saint-Eustache	8	
19	Sainte-Thérèse	Saint-Jérôme	14	
21	Jonction de Saint-Lin	Saint-Lin	13	
118	Hull	Aylmer	7	
120	Ottawa, par le ch. de fer St-Laurent et Ottawa	Prescott	54	
149	Jonction de Carleton-Place	Brockville	46	
167	Smith's-Falls	Perth	12	
444	Jonction de Sudbury	Algoma-Mills	93	
1,399	Selkirk-Est	Colville-Landing	2	
1,419	St-Boniface, 1 mille de la jonction de Winnipeg	Emerson	64	
1,420	Winnipeg	Gretna	70	
1,476	Jonction de Pembina, Rosenfield	Manitou	46	
1,476	do do	Emerson	15	
1,420	Winnipeg	Selkirk-Ouest	22	
1,421	Jonction de la ligne directe, 1 mille de Winnipeg	Stonewall	19	
1,420	Chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba *via* Winnipeg	Extrémité de la ligne	51	
	Total—Lignes d'embranchement		536	536
	Lignes auxiliaires acquises par bail ou achat.			
	Chemin de fer Ontario et Québec.			
179	Perth	Jonction de Toronto.	199	
	Chemin de fer Credit-Valley.			
388½	Toronto, gare Union	Saint-Thomas....121		
	Jonction de Streetsville	Orangeville.... 35		
	Church Falls	Elora 27	183	
	Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.			
382½	Toronto	Owen-Sound 122		
	Jonction d'Orangeville	Teeswater....... 70	192	
	Total—Lignes auxiliaires		574	574
	Total—Ligne principale, lignes d'embranchement et auxiliaires, sous le contrôle de la Cie du ch. de fer C. du P., en octobre 1884.			3,975

N.B.—Le 20 juillet 1884, les chemins de fer ci-dessus mentionnés étaient terminés et exploités, excepté 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, ainsi que 268 milles à l'ouest du sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'à Savona-Ferry, et 215 milles de là à Port-Moody, le tout en bonne voie et devant être terminé, une partie en 1885 et le reste en 1886. L'embranchement jusqu'aux moulins d'Algoma, non encore complètement terminé, devra être exploité en 1885. *Voir* nos 1 et 13. Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, *voir* notes à la fin des sommaires.

La continuation de l'embranchement d'Algoma au Saut-Sainte-Marie sera probablement commencé en 1887.

Voir la table précédente relativement à l'achèvement de l'artère principale.

DÉTAILS—ROUTE B.

N° 15.—Tableau comparatif.

Distances de Montréal et Ottawa à Toronto, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Montréal	Ottawa *viâ* ch. de fer C. P.	104	120
Ottawa	Perth do	51¼	59
Perth	Toronto (gare Union) do	176½	203½
Montréal	Toronto *viâ* ch. de fer C. P.	331¾	382¼
Montréal	Prescott *viâ* ch. de fer G.-T.	91	112
Prescott	Brockville do	11¼	13
Brockville	Kingston do	40¾	47
Kingston	Toronto (gare Union) do	139¾	161
Montréal	Toronto *viâ* ch. de fer G.-T.	288¾	333
Ottawa	Toronto (gare Union) *viâ* ch. de fer C. P.	227¾	262½
do	do do St-Laur. et O. et G.-T.	238¼	275
do	do *viâ* Brockville, ch. de fer C. P. et G.	245½	283

N.B.—*Voir* tableau des distances n° 2.
Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DÉTAILS—ROUTE C.

N° 16—Tableau comparatif des distances—Milles statutaires.

De Québec et autres endroits à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires Canadien et des Etats-Unis.

De	A	Intermédiaires.	Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago.	Saint-Paul.	Winnipeg.
Québec		....	0	171	504	735	1,003	1,413	1,370
Québec	Montréal	171	171	0	333	564	832	1,242	1,699
Montréal	Toronto	333	504	333	0	231	499	909	1,366
Toronto	Détroit	231	735	564	231	0	268	678	1,135
Détroit	Chicago	268	1,003	832	499	268	0	410	867
Chicago	Saint-Paul, O.	410	1,413	1,242	909	678	410	0	457
Saint-Paul	Minneapolis	10	1,423	1,252	919	688	420	10	447
Minneapolis	Saint-Vincent	379	1,802	1,631	1,298	1,067	799	389	68
Saint-Vincent	Emerson	2	1,804	1,633	1,300	1,069	80[illegible]	391	66
Emerson	Winnipeg	66	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457	0
Winnipeg	Portage-la-Prairie	56	1,936	1,755	1,422	1,191	9[illegible]3	513	56
Portage-la-Prairie	Brandon	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590	133
Brandon	Qu'Appelle	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781	324
Qu'Appelle	Régina	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814	357
Régina	Courant-Rapide	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	968	511
Courant-Rapide	Medicine Hat	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,527	1,117	660
Medicine-Hat	Gleichen	125	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242	785
Gleichen	Calgary	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,296	839
Calgary	Canmore	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,773	1,363	906
Canmore	Silver-City	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395	938
Silver-City	Stephen, sommet des Montagnes-Rocheuses	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419	962
Stephen	Savona-Ferry	†268	3,100	2,929	2,596	2,36[illegible]	2,097	1,687	1,230
Savona-Ferry	Emory's-Bar	‡129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,316	1,359
Emory's Bar	Port-Moody	86	3,315	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902	1,445

N.B.—† Estimé—En voie de construction, juillet 1884.
‡ Presque terminé, do
La dernière cheville a été plantée le 7 nov. 1885, et la ligne entière ouverte au transport des passagers et du fret le 26 juillet 1886.
Voir tableau des distances n° 3.
Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, *voir* notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES A, B, C, *viâ*

N° 17.—TABLEAU COMPARATIF des distances, en milles géographiques et statutaires mer et intérieurs du Canada, etc., et

Pour détails—*Voir* Route	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody, Détroit de Georgie, B.-C.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
....	2,819	3,249	Cité. 2,958	Cité 3,409	3,247	3,742	3,061	3,529	......	....	....	....
A 1	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	....	....	3,051	3,516	4,178	4,816	5,432	6,261
A 2	2,661	3,067	Jonction St-Martin 2,799 Cité. 2,809	Jonction St-Martin. 3,226 Cité. 3,238	....	....	2,893	3,331	4,020	4,634	5,274	6,079
B..	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	Jonction. 3,274 Cité. 3,277	Jonction. 3,774 Cité. 3,778	3,051	3,516	4,208	4,850	5,462	6,295
C..	2,819	3,249	Cité. 2,967	Cité. 3,420	Cité. 3,256	Cité. 3,753	....	....	4,411	5,119	5,695	6 564

N.B.—Pour les routes D, E, F, G, H—*Voir* tableau comparatif n° 18.
Pour détails de route A 1 à H—par le Canada *viâ* Port-Moody—*Voir* n°s 1 à 25.
Pour routes I 1 à O—par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco—*Voir* n°s 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H—par le Canada—*Voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O—par les Etats-Unis—*Voir* n° 43.
Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances, etc.

S A, B, C, *viâ*

s et statutaires
Canada, etc., et

…eg.		Port-Moody, Détroit de Georgie, B.-C.	
	Milles statu-taires.	Milles géogra-phiques.	Milles statu-taires.
	....	....	....
	4,816	5,432	6,261
	4,634	5,274	6,079
	4,850	5,462	6,295
	5,119	5,695	6 564

à 25.
13.

PORT DE QUÉBEC.

par les diverses routes indiquées, de Liverpool, Angleterre, aux principaux ports de jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.

Victoria, C.-B., *viâ* Nanaimo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côte orientale du Japon.		Route.
Milles géogra-phiques.	Milles statu-taires.	Milles géogra-phiques.	Milles statu-taires.	
....	....	....	....	Océan Atlantique, *viâ* Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terreneuve, golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
5,534	6,379	9,806	11,303	Atlantique *viâ* Cape-Race jusqu'à Québec, chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.
5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique *viâ* Détroit de Belle Ile. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 158 milles géographiques = 182 statutaires, plus longue que *viâ* Belle-Ile.
5,564	6,413	9,835	11,337	Atlantique *viâ* Cap-Race jusqu'à Québec ; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique *viâ* Montréal, Ottawa, Perth, Toronto, Orangeville jusqu'à Owen Sound ; de là à travers le lac Huron jusqu'au canal du Saut Sainte-Marie ; de là à travers le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody ; de là à travers l'océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques = 182 miles statutaires.
5,797	6,682	10,069	11,606	Atlantique *viâ* Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit ; de là *viâ* les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago et Emerson ; de là par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les Etats-Unis, en attendant l'achèvement du C.C.P. au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sudbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses entre le sommet et Savona's Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mais en construction étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 268 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, *voir* les notes à la fin des tableaux.

ROUTES D, E, F, G, H, *VIA* LES PORTS DE MER DE LA NOUVE

N° 18.—ETAT COMPARATIF des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes indiquées, de L sur la côte orientale du Japo

Pour détails—*Voir* route.	Louisbourg.		Halifax.		Saint-Jean.		Saint-André.		Chatham.		Québec.		Montréal.		Ottawa.		Winnipeg.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
D 1....	2,350	2,709	....	....	....	....	....	....	Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Ville. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,216	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708	3,300	3,804	4,428	5,104
D 2....	2,350	2,709	....	....	2,712	3,126	....	....	....	....	....	....	Cité. 3,104	Cité. 3,578	3,208	3,698	4,336	4,998
E 1....	....	....	2,500	2,881	....	....	....	....	Jonction. 2,724 Ville. 2,732	Jonction 3,140 Ville. 3,149	3,096	3,568	Jonction St-Martin 3,234 Cité. 3,244	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739	3,327	3,835	4,455	5,135
E 2....	....	....	2,500	2,881	2,739	3,157	....	....	....	....	....	....	Cité 3,131	Cité. 3,609	3,235	3,729	4,363	5,029
F 1 ..	....	....	....	....	2,700	3,112	....	....	Jonction. 2,839 Ville. 2,847	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,359	Jonction St-Martin. 3,860 Cité 3,872	3,442	3,968	4,570	5,268
F 2..	....	....	....	....	2,700	3,112	....	....	....	....	3,076	3,546	Jonction St-Martin. 3,214 Cité 3,224	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717	3,308	3,813	4,436	5,113
F 3....	....	....	....	....	2,700	3,112	....	....	....	....	....	....	Cité. 3,092	Cité. 3,564	3,196	3,684	4,324	4,984
G 1....	....	....	....	....	....	....	2,680	3,089	....	....	3,038	3,502	Jonction St-Martin 3,176 Cité. 3,186	Jonction St-Martin. 3,661 Cité 3,673	3,270	3,769	4,398	5,069
G 2....	....	....	....	....	....	....	2,680	3,089	....	....	....	....	Cité. 3,035	Cité. 3,499	3,140	3,619	4,267	4,919
H.....	....	....	....	....	....	....	....	....	Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin 3,443 Cité 3,455	3,081	3,551	4,208	4,851

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et C, *voir* tableau comparatif n° 17.
Pour détails des routes A 1 à H, par le Canada *viâ* Port-Moody, *voir* n°s 1 à 25.
Pour les routes I 1 à O, par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco, *voir* n°s 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H, par le Canada, *voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O, pour les Etats-Unis, *voir* n° 43.
Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances, et le nouveau terminus à Vancouver, sur la côte du Pacifique.

E MER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

es routes indiquées, de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, a côte orientale du Japon.—*Suite.*

Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody.		Yokohama.		Description des routes.
Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
3,300	3,804	4,428	5,104	5,681	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer projeté d'environ 80 milles de long. jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso; de là *viâ* les chemins de fer New-Glasgow et Truro. Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pac. Les distances par cette route jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Saint-André, sont indiquées sur le tableau des détails n° 4.
3,208	3,698	4,336	4,998	5,590	6,443	9,964	11,485	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M.; de là *viâ* Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc. *Voir* tableau n° 5. Pour plus de détails, voir route d'Halifax *viâ* Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous
3,327	3,835	4,455	5,135	5,708	6,580	10,083	11,622	Route d'Halifax *viâ* chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Halifax à Saint-Jean, 276 M. par le chemin de fer Intercolonial, et de là 85 M. par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 6.
3,235	3,729	4,363	5,029	5,617	6,474	9,991	11,516	Route d'Halifax *viâ* Truro et Moncton jusq. Saint-Jean par l'Intercolonial, 276 M.; de là jusq. la jonction de Mattawamkeag, 147½ M., par le ch. de fer de Saint-Jean et Maine; de là jusq. lac Mégantic, par le chemin de fer International, prolong. projeté d'environ 135 M.; de là jusq. Sherbrooke par ce dernier, 69 M.; de là par le ch. de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusq. la cité de Montréal; de là 2,865 M jusqu'à Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, *viâ* le chemin de fer International jusq. Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M., plus longue que jusq. Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. *Voir* tableau n° 7.
3,442	3,968	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,755	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route *viâ* l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec; de là *viâ* le ch. de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 8.
3,308	3,813	4,436	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusq. Edmundston, 228 M., de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là *viâ* le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusqu'à Port-Moody. *Voir* tableau n° 8.
3,196	3,684	4,324	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* Sherbrooke jusqu'à Montréal, 454 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc.—Saint-Jean *viâ* Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Saint-Jean à Louisbourg, par le chemin de fer Intercolonial, 417 M. *Voir* tableau n° 9.
3,270	3,769	4,398	5,069	5,651	6,514	10,025	11,556	Saint-André, Nouveau-Brunswick, route *viâ* les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick jusqu'à Woodstock, 94 M.; de là 113 M jusqu'à Edmundston; de là jusqu'à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là *viâ* les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. *Voir* tableau n° 10.
3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,895	11,406	Saint-André, N.-B., route *viâ* Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusqu'à Montréal, par le chemin de fer Saint-Jean et Maine, et les chemins de fer International et Grand-Tronc. *Voir* route d'Halifax par ces lignes de chemin de fer, ou tableau n° 11. Saint-André à Québec, par la même route *viâ* Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer *Grand Southern*, 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer *Grand Southern* et Intercolonial, 246 M.
3,081	3,551	4,208	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, *viâ* Cap-Race, 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 170 M. *viâ* le ch. de fer projeté "Québec et Chatham;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la Jonction Saint-Martin; de là 2,853 M. jusqu'à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. *Voir* tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M., par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.

ETA

Pou
déta
voi

A 1...
A 2...
B......

H .....
G 2...

F 3....

D 2. ...

E 2....

G 1 ...

D 1.....
F 2. ...

C ....

E 1. .....
F 1. .....

N.E

RÉSUMÉ.

N° 19.—Routes A, B, C, D, E, F, G, H.

Etat comparatif des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohoma, Japon, par les routes respectives indiquées par le Canada *viâ* Port-Moody.

Pour détails *voir*	Routes.	Milles géographiques.	Milles. statutaires.
A 1	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Détroit de Belle-Ile	9,648	11,121
A 2	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,806	11,303
B	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,835	11,337
H	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,836	11,338
G 2	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,895	11,406
F 3	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,952	11,471
D 2	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,964	11,485
E 2	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,991	11,516
G 1	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,025	11,556
D 1	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,035	11,591
F 2	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,064	11,600
C	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody *viâ* Cap-Race	10,065	11,606
E 1	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,082	11,622
F 1	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,198	11,755

N.B.—*Voir* états comparatifs n°s 17 et 18—Routes par le Canada.
Voir résumé n° 43—Routes par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco.
Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances.
Voir notes à la fin des tableaux.

N° 20 —NOTE—ROUTES A 1, A 2.

Subventions accordées.

Au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, 159 milles.
Au chemin de fer Canadien du Pacifique, Montréal à Ottawa, 120 milles.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et à qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		*Par le gouvernement fédéral.*	$
19 avril	47 Vic., chap. 8..	Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemin de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..........	954,000
		Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..........................	1,440,000
		Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la Jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..	960,000

N.B.—*Voir* tables des distances, etc., nos 1, 13.
Pour subventions en argent et en terres par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Ottawa et Port Moody, *voir* n° 13.
Voir notes à la fin des tables.

N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1882......	45 Vic., chap. 14	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles)........................	224,000
1883	46 Vic., chap. 25	Chemin de fer de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles)........................	256,000
1884......	47 Vic., chap. 8.	Pour la construction d'un chem. de fer entre la station d'Oxford sur le chemin de fer Intercolonial et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage et le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel........................	450,000
		Total........................	930,000
1886......	49 Vic., chap. 14	Le ministre des ch. de fer et des canaux est autorisé par ces présentes à construire, comme ouvrage public, un chemin de fer, depuis un point sur le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg ou Sydney, et " l'acte des chemins de fer de l'Etat, 1881 " s'appliquera à ce chemin de fer, et l'emplacement et tous les autres incidents de la construction seront déterminés par le Gouverneur en conseil. *Voir Acte 44 Vict , ch 25*........................	

OBSERVATIONS.

La subvention de $224,000 est accordée pour la construction d'une ligne plus courte et plus directe qu'on évalue à environ 70 milles de longueur

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79¾ milles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow est de 90 milles de longueur, *vià* Truro.

La distance d'Oxford à Truro 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

Pour les tableaux des distances par les routes de Louisbourg, *voir* nos 4 et 5.

L'exploration d'une ligne de Canso à Louisbourg a été complétée vers la fin de 1885. Sa longueur est de 83 milles, les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage est difficile. *Voir* rapport de C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le 18 janvier 1886, où il est dit que " M. Donkin est actuellement engagé à faire l'exploration d'une ligne, commençant au même point que la ligne de Louisbourg, partant du détroit de Canso, courant vers l'ouest et le nord du lac Grand-Bras-d'Or, jusqu'aux " Narrows "; de là il prendra une ligne aussi directe que possible jusqu'à Sydney. Les deux tiers environ de cette ligne sont explorés, les pentes sont considérables et les travaux de construction difficiles.

N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

Subvention accordée.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou Little Falls, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1882......	45 Vic., chap. 14	Un chemin de fer depuis la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout (75 milles).........	240,000

N.B.—Contrat accordé le 21 juin 1886, à la compagnie du chemin de fer de Témiscouata.
Pour les tableaux des distances par les routes *viâ* Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec, *voir* nos 8 et 10.

N° 23.—NOTE—ROUTES D 2, E 2, F 3, G 2.

Subvention accordée.

Au chemin de fer International pour 49 milles de chemin de fer depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	
1883......	46 Vic., chap. 25	A la Cie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......	156,800
		En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à Vanceboro', ou près ou au sud de ce point.	

N.B.—Pour les tableaux des distances sur les routes *viâ* le chemin de fer International, l'Etat du Maine et le Canada, *voir* les nos 5, 7, 9, 11 et 24.

N° 24.—NOTE—ROUTES E 1, E 2, F 2, F 3.

SUBVENTION ACCORDÉE.

Pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1884......	47 Vic., chap. 8.	Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.........	2,550,000

N.B.—Pour les tableaux des distances par la route la plus courte reliant les ports de Saint-Jean, N.-B., d'Halifax, N.-E., et de Montréal, P. Q., *voir* les nos 6, 7, 8 et 9.

La ligne de chemin de fer appelée "La ligne courte," est en voie de construction ; le pont sur le Saint-Laurent, à Lachine, à 8 milles de Montréal, est presque complété, décembre 1886 ; la ligne entière sera probablement terminée en 1887.

Voir tableaux nos 5, 7, 9, 11 et notes 21, 23.

On est à raccourcir la ligne du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de Montréal ; les ponts sur la rivière Ottawa, à Sainte-Anne et à Vaudreuil, et sur la rivière à Delisle, etc., sont presque achevés, indépendamment de ceux du chemin de fer le Grand Tronc, et d'une nouvelle voie plus courte qui gagne l'ouest.

N° 25.—NOTE—PROLONGATION DES ROUTES A 1, A 2.

SUBVENTION ACCORDÉE

Pour la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'Ile Vancouver, Colombie-Britannique (environ 70 milles).

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1884......	47 Vic., chap. 6.	"Le gouvernement de la Colombie-Britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière de la Paix de la Colombie-Britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes-Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada. "Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du parlement pour contribuer la somme de sept cent cinquante mille piastres à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin, les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie-Britannique; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le 10e jour de juin 1887; les travaux devant se commencer immédiatement." Conformément à la convention datée du 20 août 1883, avec les entrepreneurs, le gouvernement fédéral leur accorda une subvention en argent de $750,000 (sept cent cinquante mille piastres), et en terres, toutes celles situées dans l'île de Vancouver, sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine et de l'armée)...........................	750,000

N.B.—Pour tableau des distances, *voir* n° 1.
Voir les notes à la fin de ces tableaux.

Le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo a été complété le 16 octobre 1886, d'après un rapport de l'honorable J. W. Trutch.

I 1 à O.

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS.

EN PASSANT PAR

SAN-FRANCISCO.

POUR DÉTAILS, VOIR nos 26 A 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS, VOIR N° 43.

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA, en passant par PORT-MOODY, VOIR nos 1 A 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, VOIR N° 19.

Liverp

Portla
Montre
Chicag

Total-

San-Fr

Total—

N° 27

Liverpool

Portland
Boston ...
Chicago .

Total—Po

San-Franc

Total—Liv

ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 26.—Route de Portland, *MONTRÉAL*, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland ... Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Montréal ... Chemin de fer du Grand-Tronc	258	297
Montréal	Chicago ... do	726	837
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco ... Chemin de fer	3,090	3,562
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006

ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 27.—Route de Portland, *CHUTES NIAGARA*, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland ... Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Boston ... Chemin de fer de Boston et Maine	101	116
Boston	Chicago... Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco ... Chemin de fer	3,078	3,548
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Chutes Niagara Chicago et San-Francisco	10,404	11,992

ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 28.—Route de Boston, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston.......Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	San-Francisco—Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Boston	San-Francisco.......Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama.......Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921

ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 29.—Route de Boston, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston.......Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York	Philadelphia.......Chemin de fer de Pennsylvanie	78	90
Philadelphie	St-Louis—Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis	San-Francisco.......Ch. de fer de St. Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Boston	San-Francisco.......Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco	Yokohama.......Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266

ROUTE K 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 30.—Route de New-York, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.........	New-York ....Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	823	948
Chicago	Omaha ....Ch. de fer Chicago, Rock-Island et Pacifique	434	500
Omaha.....................	Ogden ....Chemin de fer "Union Pacific"	896	1,033
Ogden........................	San-Francisco.................. do "Central Pacific"	776	895
Total—New-York..	San-Francisco ....Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco	Yokohama...Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool..	Yokohama *vià* New-York, Chicago et San-Francisco	10,493	12,095

ROUTE K 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 31.—Route de New-York, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool......	New-York..Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	St-Louis ...Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	961	1,108
Saint-Louis.............	San-Francisco ...... .Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York.	San-Francisco.. Chemin de fer	3,073	3,543
San-Francisco	Yokohama...Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool..	Yokohama *vià* New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco..	10,637	12,262

ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 32.—Route de New-York, *INDIANAPOLIS*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool...............	New-York...Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York...... .... Saint-Louis..............	Saint-Louis—*viâ* Ligne Vandalia :— Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis... San-Francisco...Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	 924 2,112	 1,065 2,435
Total—New-York....	San-Francisco...Chemin de fer	3,036	3,500
San-Francisco.........	Yokohama ....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.. ...	Yokohama *viâ* New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco...	10,600	12,219

ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 33.—Route de Philadelphie, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool...	Philadelphie...Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie............ Bethlehem-Junction. Chicago........	Bethlehem-Junction......Ch. de fer Philadelphie et Reading Chicago...Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte San-Francisco .... *Voir* Route K 1.	49 783 2,106	56 903 2,428
Total—Philadelphie.	San-Francisco...Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco	Yokohama...Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool. ...	Yokohama *viâ* Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314

ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 34.—ROUTE DE PHILADELPHIE, *CINCINNATI*, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie ...... Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	St-Louis. Ch. de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis	San-Francisco..... Ch. de fer de St. Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco ...... Chemin de fer	2,995	3,453
San-Francisco	Yokohama ...... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *vià* Philadelphie, Cincinnati, St-Louis et San-Francisco	10,740	12,380

ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 35.—ROUTE DE PHILADELPHIE, *INDIANAPOLIS*, ST-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie ...... Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	St-Louis—Ligne Vandalia :—Ch. de fer de New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et St-Louis	846	975
Saint-Louis	San-Francisco..... Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San Francisco ...... Chemin de fer	2,958	3,410
San-Francisco	Yokohama ...... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *vià* Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,703	12,337

ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 36.—ROUTE DE BALTIMORE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool..............	Baltimore.................................Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore...............	Chicago......................Chemin de fer de Baltimore et Ohio	740	853
Chicago..................	San-Francisco......................................*Voir* Route K 1	2,106	2,428
Total—Baltimore	San-Francisco...Chemin de fer	2,846	3,281
San-Francisco	Yokohama..Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Baltimore, Chicago et San-Francisco.........	10,766	12,410

ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 37.—ROUTE DE BALTIMORE, *CINCINNATI*, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.................	Baltimore.................................. Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	798	920
St-Louis..	San-Francisco.......Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore	San-Francisco...Chemin de fer	2,910	3,355
San-Francisco	Yokohama....................................... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool......	Yokohama, *viâ* Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco..	10,830	12,484

ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 38.—Route de Baltimore, *INDIANAPOLIS*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool............	Baltimore.......................Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore............	Saint-Louis—*Ligne Vandalia*:—		
Baltimore..............	Jonction de Harrisburg......Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc. de Harrisburg	Saint-Louis...........Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis....	755	870
Saint-Louis............	San-Francisco.......Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore.....	San-Francisco..........................Chemin de fer	2,941	3,390
San-Francisco.........	Yokohama..........................Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, *viâ* Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco..............................	10,861	12,519

ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 39.—Route de Richmond, *LOUISVILLE*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool..............	Richmond.......................... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Huntingdon.................Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon............	Lexington...................Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington	Louisville. ....Chemin de fer de Louisville et Nashville	82	94
Louisville.	Mount-Vernon. Ch. de f. de Louisville, Evansville et St-Louis	162	187
Mount-Vernon	St. Louis...........Chemin de fer de Louisville et Nashville	66	76
Saint-Louis............	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond.....	San-Francisco.............................Chemin de fer	2,907	3,350
San-Francisco.	Yokohama..............................Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool......	Yokohama *viâ* Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco..............................	10,757	12,397

ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 40.—R. UTE DE RICHMOND, *CINCINNATI*, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Richmond ... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Washington. Ch. de f. Richmond, Frédéricksburgh et Potomac	101	116
Washington	Saint-Louis.. Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	880
Saint-Louis	San-Francisco.. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond	San-Francisco ... Chemin de fer	2,976	3,431
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478

ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 41.—ROUTE DE RICHMOND, NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Richmond ... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Atlanta ... Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta	Montgomery ... Chemin de fer Western de l'Alabama	152	175
Montgomery	Nouvelle-Orléans ... Chemin de fer Louisvi le et Nashville	278	321
Nouvelle-Orléans	El Paso... Réseau de chemin de fer Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare ... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco ... Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond	San-Francisco ... Chemin de fer	2,995	3,452
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499

ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 42.—ROUTE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Nouvelle-Orléans.................................Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans.....	El Paso ....Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio......	1,049	1,209
El Paso	Tulare ....Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare..	San-Francisco.. .... do Central Pacific	218	251
Total—N.-Orléans....	San-Francisco. ....Chemin de fer	2,089	2,407
San-Francisco	Yokohama..Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, *viâ* Nouvelle-Orléans et San-Francisco.............	11,339	13,069

RÉSUMÉ.

N 43.—Routes I 1 a O—toutes deux inclusivement.

Etat comparatif des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les diverses routes ci-dessous, passant par les Etats-Unis, *viâ* San-Francisco.

Pour détails *voir*	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
J 1	Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921
I 2	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco	10,404	11,992
I 1	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006
K 1	New-York, Chicago et San-Francisco	10,493	12,095
K 3	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,600	12,219
K 2	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,637	12,262
J 2	Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266
L 1	Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314
L 3	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,703	12,337
L 2	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,740	12,380
N 1	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10 757	12,397
M 1	Baltimore, Chicago et San-Francisco	10,766	12,410
N 2	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478
M 2	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,830	12,484
N 3	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499
M 3	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,861	12,519
O	Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

N.B.—*Voir* résumé n° 19.—Routes par le Canada, *viâ* Port-Moody.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTES.

Concernant—L'ouverture du chemin de fer de Québec à Vancouver.

Les routes les plus courtes d'été et d'hiver à travers le Canada, comparées avec la route la plus courte à travers les Etats-Unis, de l'Angleterre au Japon.

Le transfert du chemin de fer du Nord, entre Québec et Montréal à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.

Parcours total de toutes les lignes de la compagnie.

L'équipement jusqu'au 31 décembre 1885.

Le trafic, les recettes et frais d'exploitation, 1884-85.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de 1884-85, le chemin a été ouvert au transport régulier des passagers et du fret, le 26 juillet 1886, de Québec à Vancouver, terminus actuel, situé à 14 milles à l'ouest de Port-Moody (premier terminus) pour le plus grand avantage des vaisseaux océaniques et autres.

La longueur totale du chemin, d'après la table horaire, publiée le 26 juillet 1886, par la compagnie du Pacifique est comme suit :

	Milles statutaires.
De Québec à Vancouver, *viâ* la Jonction Saint-Martin, sans arrêter à Montréal......................................	3,053
De Québec à Vancouver, *viâ* Montréal........................	3,078

N.B.—La dernière fiche fut plantée à l'est de Kamloops, le 7 novembre 1885, date de l'arivée d'un train spécial à Port-Moody.

Les distances comparatives de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes actuelles du Canada, en été et en hiver, et par la route la plus courte des Etats-Unis, d'après les cartes et les tables horaires les plus récentes, sont indiquées sur les tableaux qui suivent : nos 1, 2 et 3.

N° 1.—CANADA.

ROUTE D'ÉTÉ ACTUELLE.

Route de Québec —La plus courte à travers l'Amérique du Nord.

Par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec, *viâ* Détroit de Belle-Ile.............Océan Atlantique	2,661	3,067
Québec	Vancouver—Directe.................Ch. de fer C. du Pacifique	2,648	3,053
Vancouver	Yokohama..Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool.....	Yokohama *viâ* Détroit de Belle-Ile, Québec et le ch. de fer Canadien du Pacifique............ .... Route d'été	9,671	11,148

N.B.—La route de l'Atlantique jusqu'à Québec, *viâ* le Cap-Race, est de 158 milles géographiques (égalant 182 milles statutaires) plus longue que *viâ* le Détroit de Belle-Ile.

N° 2.—CANADA.

ROUTE D'HIVER ACTUELLE.

Route d'Halifax et Québec.

Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax, Nouvelle-Ecosse. ....Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax.........................	Québec. Ch. de fer Intercolon , raccourci de 10 miles en 1885	589	679
Québec	Vancouver—Directe...Chemin de fer Canadien du Pacifique	2,648	3,053
Total—Halifax	Vancouver .... Chemin de fer	3,237	3,732
Vancouver	Yokohama ....Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Chemin de fer Intercolonial et chemin de fer du Pacifique Canadien......................Route d'hiver	10,099	11,641

N° 3.—ÉTATS-UNIS.

Boston, Chicago et San-Francisco.

La route la plus courte des Etats-Unis.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston .... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago.—Chicago, Détroit et Chute Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	Omaha.. Ch. de fer de Chicago, Rock Island et du Pacifique	434	500
Omaha	Ogden. .... Chemin de fer Union du Pacifique	896	1,033
Ogden	San-Francisco. .... Chemin de fer Central du Pacifique	776	895
Total—Boston	San-Francisco .... Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama .... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco. La ligne la plus courte des Etats-Unis	10,342	11,921
	Différence en faveur du Canada.		
	Route de Québec .... Durant la saison de la navigation	670	773
	Route de Halifax et Québec .... Durant l'hiver	243	280

TRANSFERT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD—QUÉBEC À MONTRÉAL.

La section de l'Est ou chemin de fer de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal, a été transférée par la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour être exploitée par celle-ci, en conformité d'un arrangement passé en date du 27 février 1883; plus tard le contrôle et la propriété du chemin passèrent à la compagnie en vertu d'un arrangement en date du 20 avril 1883.

La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 53, de 1885.

Le même jour, le gouvernement fédéral transféra la même ligne à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, par un arrêté du conseil conforme à l'article 3 de l'acte ci-dessus cité, par lequel il est accordé, en sus des subventions déjà accordées, une subvention s'élevant à $1,500,000, en considération de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fournira un libre accès au port de Québec.

En conformité de son arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, le gouvernement fédéral doit lui payer sur la dite somme, à certaines conditions, la somme de $525,000. Il doit aussi lui payer la valeur de tout le combustible acheté par la compagnie du Grand-Tronc expressément pour l'usage du chemin de fer de la Rive-Nord pendant l'automne et l'hiver 1885-86. Il s'est de plus engagé à garantir ce que peut devoir la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord sur les réclamations suivantes, ou à en faire effectuer le paiement par les parties responsables:—

Pour le terrain du Palais à Québec	$45,000
Pour terrain à Québec, dû à Robert H. McGreevy.	15,000
Pour terrain à Hochelaga, dû à H. Robert, et payable en 1888	22,500

Suivant l'arrangement passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement fédéral devra appliquer l'intérêt de la somme de $970,000, sur les $1,500,000, au taux de 4 pour 100 par année, en tout ou partie, selon qu'il y aura lieu, au paiement de l'intérêt sur les premières obligations portant hypothèque, de la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, y compris celles dont le gouvernement de Québec est porteur comme garantie collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer; le paiement de ces intérêts ne devant être fait par le gouvernement fédéral que si les recettes de l'exploitation du dit chemin, après le paiement des frais d'exploitation, sont insuffisantes pour payer ces intérêts; mais lorsque les recettes nettes seront suffisantes pour payer les intérêts des dites obligations, tout droit ou titre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relatif aux $970,000 ci-dessus, cessera.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

L'Acte 49 Vic., chap. 9, du 2 juin 1886, pourvoit au paiement et au règlement de tout le montant dû, avec intérêts, des emprunts et avances jusqu'ici autorisés par l'Etat en faveur de la compagnie, formant en tout la somme de $29,880,912, dont la somme de $19,150,700 sera payée en deux versements, le premier, le 1er mai, et le deuxième le 1er juillet 1886, l'un et l'autre avec leurs intérêts au moment des paiements; la subvention en terre à la compagnie sera diminuée d'un nombre d'acres suffisant, évalué à $1.50 l'acre, pour éteindre la balance de l'emprunt de $29,880,912 mentionnée dans l'Acte 48-49 Vic., chap. 57, c'est-à-dire que la compagnie rendra à l'Etat une quantité suffisante de terre pour couvrir la balance de $9,880,912.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

PARCOURS total des Lignes de la Compagnie.

De	A	Milles.	Total.
Ligne traversant le Continent.			
(Exploitée sur tout son parcours, 26 juillet 1886.)			
Québec	Jonction de St-Martin, à 13 milles au nord de Montréal	159·1	
Montréal, *viâ* Jonction de St-Martin	Passage de Savona	2,679·0	
Passage de Savona	Port-Moody	213·0	
Port-Moody	Vancouver	14·0	
Total—Ligne Transcontinentale			3,065 1
Embranchements.			
Division-Est :—			
Jonction des Piles	Grandes-Piles	27·5	
Jonction de Joliette	Saint-Félix	17·1	
Jonction de Berthier	Berthier	2·0	
Station de Buckingham	Village de Buckingham	4·0	
Hull	Aylmer	7·5	
Sainte-Thérèse	Saint-Jérôme	13·6	
Sainte-Thérèse	Saint-Eustache	8·0	
Jonction de Saint-Lin	Saint-Lin	12·4	
Jonction de Carleton	Brockville	45·5	
Sudbury	Algoma (non exploitée)	96·0	
Section Atlantique et Nord-Ouest		8·0	
Total—Embranchements, Div.-Est			241·6
Division-Ouest :—			
Emerson	Jonction de Winnipeg	64·5	
Winnipeg	Selkirk-Ouest	22·6	
Jonction Ligne Droite	Stonewall	18·3	
Rosenfeld	Gretna	13 9	
Embranch. Montagne de Pembina. Winnipeg	Boissevain	182·4	
Manitoba et Sud-Ouest. Winnipeg	Holland	91·0	
Total—Embranchements, Div.-Ouest			392·7
Division du Pacifique :—			
Embranch. de New-Westminster			9·1
Total—Ligne Transcontinentale et Embranchements			3,708·5
Lignes acquises par bail.			
Chemin de fer Ontario et Québec. Smith's Falls	Jonction de Toronto	211·0	
Toronto	St.-Thomas	116 2	
Toronto	Owen-Sound	120 5	
Streetsville	Orangeville	31·6	
Church's Falls	Elora	27.5	
Orangeville	Teeswater	69·5	
St. Lawrence et Ottawa. Ottawa	Prescott	53·0	
Total—Lignes acquises par bail			629·3
Parcours total des lignes de la Compagnie			4,337·8

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

EQUIPEMENT jusqu'au 31 décembre 1885.

Description.	Nombre.
Locomotives	[illegible]
Chars pour les passagers de première et de seconde classe, chars au bagage, et chars-dortoirs pour les colons	289
Chars-réfectoires et chars-dortoirs de première classe	31
Chars-salons, chars officiels et chars des officiers payeurs	25
Chars servant au transport du fret et des animaux, de toute sorte	7,838
Fourgons pour les conducteurs	168
Chars garnis, chars pour les outils et chars additionnels	48

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

TRAFIC.

Le nombre de passagers en 1885, a été de 1,660,719, et le taux moyen par mille, pour chaque passager, a été de 2·45 centins. Le nombre de tonnes de fret a été de 1,996,355, et le taux moyen par mille, pour chaque tonne, a été de 1·20 centins.

Ces taux sont bien moins élevés que sur la plupart des chemins de for des Etats-Unis, comme le démontre la table suivante:—

Chemins de fer.	Année.	Passagers par mille.	Fret par tonne par mille.
		cents.	cents.
Canadien du Pacifique	1885	2·45	1·20
Pacifique du Nord	1884	3·44	1·96
St-Paul, Minneapolis et Manitoba	1884	3·11	1·80
Union du Pacifique	1884	2·90	1·91
Central du Pacifique	1884	2·63	1·96
Chicago, Milwaukee et St-Paul	1885	2·56	1·28
Chicago et Nord-Ouest	1884	2·40	1·31
Atkinson, Topeka et Santa Fé	1885	2·59	1·79
Central de l'Illinois	1885	2·21	1·31
Boston et Lowell	1884	2·12	2·33
New-York et Nouvelle-Angleterre	1885	1·93	1·72
Boston et Providence	1885	1·84	2·83

Un fait digne de remarque, c'est que, dans tout le Canada, la moyenne des taux sur les chemins de fer locaux, est moins élevée que dans tout autre pays, et cela surtout dans les anciennes provinces du pays, où les taux sont moins élevés qu'en Amérique ou en Europe.

N.B.—Les lignes dont les taux sont donnés pour 1884 n'avaient pas publié leur rapport pour 1885, lorsque cette table a été faite.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Recettes en 1884 et 1885.

Détails.	1884.	1885.
	$ cts.	$ cts.
Passagers	1,980,902 30	2,859,222 98
Fret	3,410,365 39	4,881,865 58
Malles	85,736 83	137,151 92
Exprès	95,671 68	172,303 01
Chars-salons et chars-dortoirs	43,492 60	73,523 55
Divers, télégraphes, etc.	134,352 47	244,426 08
Total des recettes	5,750,521 27	8,368,493 12

Frais d'exploitation, en 1884 et 1885.

Détails.	1884.	1885.
	$ cts.	$ cts.
…nistration du transport		1,225,801 71
…tien de la voie et des constructions		961,330 34
…oir moteur		1,915,250 49
…tien des chars		399,084 37
…-salons et chars-dortoirs		24,098 99
…ses se rapportant aux paquebots à vapeur des lacs		165,430 08
…es générales		452,280 47
Total des dépenses	4,558,630 75	5,143,273 45
Recettes nettes	1,191,890 52	3,225,216 67
… de construction est inclus dans le compte des recettes, au …tant, en gros	623,193 00	716,418 00

N.B.—Voir le rapport annuel, soumis par sir George Stephen, président de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 12 mai 1886, au sujet des détails donnés et pour plus amples informations.